Развитие железных дорог СССР



ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ 1939

Л. ВОЛЬФСОН
А. КОРНЕЕВ,
Н. ШИЛЬНИКОВ

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СССР



1939

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт является крайне важной частью производительных сил человеческого общества. Вся история развития человеческого общества, начиная с первобытных времен, связана с передвижением людей, перемещением предметов и орудий труда. Еще приручение животных и их использование для целей транспорта явилось большим шагом в культурном развитии человечества.

Древнейшие культуры Египта, Ассирии и Вавилонии, Индии и Китая развились в долинах рек, которые использовались не только для поливного земледелия, но и в качестве транспортных путей.

Государства древней Греции и древнего Рима достигли большого могущества между прочим и потому, что у них имелись развитый для того времени морской флот и совершенные сухопутные пути.

Развитие средств транспорта в период великих географических открытий (открытие Америки, морского пути в Индию и др.) имело огромное значение для роста общественных производительных сил. Необычайно раздвинулись рамки известного в то время мира, начали устанавливаться интенсивные связи между самыми отдаленными частями земного шара.

Появление железнодорожного транспорта дало громадный толчок дальнейшему развитию производства и торговли. На заре развития капитализма, когда капитализм играл еще прогрессивную роль, железнодорожный транспорт получил бурное развитие. Строительство железных дорог создало предпосылки для промышленного развития целых частей материков, крупнейших областей и районов, разработки огромных природных богатств, прежде не использовавшихся. Железнодорожный транспорт дал возможность совершать быстрые регулярные перевозки в невиданных ранее массовых масштабах, с огромной экономией в затрате труда.

Непременным условием роста культуры, науки, техники является развитие средств транспорта и сношений, обеспечивающих обмен опытом и накопленными знаниями. Железнодорожный транспорт ускорил культурный рост человечества.

В капиталистическом обществе всякое техническое достижение используется буржуазией для усиления гнета и эксплуатации трудящихся.

«Всякое развитие новой производительной силы, — писал К. Маркс, — оказывается в то же время оружием против рабочих. Напр., всякие улучшения в путях сообщения, облегчают конкуренцию рабочих в различных местностях и превращают местную конкуренцию в национальную и т. д.

Удешевление всех товаров, которое, впрочем, не происходит для непосредственнейших жизненных потребностей, приводит к тому, что рабочий носит лохмотья, составленные из разных кусков, и его нищета окрашивается в цвета цивилизации» [1].

Капитализм превратил железнодорожный транспорт в орудие эксплуатации человека человеком, в орудие своего классового господства, подавления угнетенных наций, в орудие наживы небольшой кучки магнатов капитала и империалистических хищников в ущерб большинству народа.

Эксплуататорский характер капиталистического транспорта старательно скрывается буржуазными учеными, восхваляющими культурную, цивилизаторскую роль капиталистических железных дорог. В. И. Ленин разоблачил эти восхваления и вскрыл эксплуататорскую сущность железных дорог при капитализме. В предисловии к своей работе «Империализм, как высшая стадия капитализма» В. И. Ленин писал:

«Постройка желдорог кажется простым, естественным, демократическим, культурным, цивилизаторским предприятием: такова она в глазах буржуазных профессоров, которым платят за подкрашивание капиталистического рабства, и в глазах мелко-буржуазных филистеров. На деле капиталистические нити, тысячами сетей связывающие эти предприятия с частной собственностью на средства производства вообще, превратили эту постройку в орудие угнетения миллиарда людей (колонии плюс полуколонии), т.-е. больше половины населения земли в зависимых странах и наемных рабов капитала в «цивилизованных» странах» [2].

Строительство железных дорог способствовало захвату и колониальному закабалению огромных территорий. Железные дороги в колониальных странах являются орудием выкачивания сырья и средством усиления и расширения гнета капитала. История колониального закабаления Индии, борьба между различными империалистическими группировками за господство в Южной Америке, Африке, Азии тесно связана с железнодорожным строительством. Проведение железных дорог на окраинах царской России (Кавказ, Средняя Азия, Сибирь) также способствовало колониальному порабощению многочисленных народов, угнетавшихся царизмом.

В своей работе «Империализм, как высшая стадия капитализма» В. И. Ленин показал, что накануне мировой империалистической войны 1914 г. в пяти крупнейших державах — Соединенных штатах Америки, Британской империи, России,

---

[1] К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. V, Гиз, 1929, стр. 542;
[2] В. И. Ленин. Сочинения, т. XIX, стр. 74.

Германии и Франции — было сконцентрировано 80% всего количества железных дорог.

«Распределение желдорожной сети, неравномерность его, неравномерность ее развития, это — итоги современного, монополистического капитализма во всемирном масштабе. И эти итоги показывают абсолютную неизбежность империалистских войн на такой хозяйственной основе, пока существует частная собственность на средства производства» [1].

Разжигая мировую войну, фашистские захватчики большое внимание уделяют военной подготовке транспорта. В Германии фашисты пытаются: тренировать железнодорожный персонал в проведении массовых и скорых перевозок, проверять мобилизационную готовность транспорта. Японская военщина построила ряд железных дорог для ведения грабительской войны против Китая и подготовки нападения на СССР.

Развитие транспорта при капитализме происходит стихийно, анархически, в ожесточенной конкурентной борьбе. Железнодорожные компании ведут между собой ожесточенную борьбу за перевозки грузов и пассажиров. Более чем столетнюю историю имеет острая борьба между железнодорожным и водным транспортом. Все более грозным конкурентом железных дорог становится за последние годы автомобильный транспорт.

Периодически повторяющиеся при капитализме экономические кризисы со всей силой сказываются на транспорте. Мировой экономический кризис 1929 — 1933 гг. отбросил по уровню работы железнодорожный транспорт капиталистических стран, особенно США и Германии, на десятилетия назад. Сотни тысяч рабочих-железнодорожников были выброшены на улицу.

В огромной мере возросло недоиспользование технических средств транспорта. Резко сократились заказы на новый подвижной состав, большое количество вполне годных паровозов и вагонов стало сдаваться на слом. В результате в крупнейших капиталистических странах происходит уменьшение количества паровозов, вагонов, а в некоторых странах — даже железнодорожной сети. За годы 1929 — 1935 паровозный парк Германии уменьшился на 3,5 тыс. единиц, вагонный парк — на 70 тыс. В Англии за эти же годы количество паровозов сократилось на 3,5 тыс. и вагонов — свыше чем на 50 тыс. В США паровозный парк уменьшился с 58,7 тыс. в 1928 г. до 44,2 тыс. в 1936 г. и парк товарных вагонов — соответственно с 2 225 тыс. до 1 742 тыс. вагонов. За 20 лет, с 1916 г. по 1936 г., железнодорожная сеть США уменьшилась более чем на 20 тыс. *км*.

Технические улучшения на железнодорожном транспорте, повышение скорости движения капиталисты использовали для еще большего усиления эксплуатации рабочих. Начавшийся в конце 1937 г. в США и перекинувшийся в другие страны новый экономический кризис несет новые неисчислимые бедствия трудящимся массам.

---

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XIX, стр. 74.

Совершенно противоположную картину представляет собой транспорт страны социализма.

Великая Октябрьская социалистическая революция сделала транспорт всенародным достоянием, собственностью социалистического государства. Железнодорожный транспорт СССР является мощным орудием экономического, политического и культурного подъема всех трудящихся. Каждый успех железнодорожного транспорта нашей страны в улучшении обслуживания промышленности, сельского хозяйства, ускорении товарооборота, создании культурных условий пассажирского движения — непосредственно приводит к улучшению условий жизни всего советского народа. Каждое достижение нашего транспорта укрепляет оборонную мощь СССР.

«Железные дороги, — писал В. И. Ленин, — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм»[1].

О великом государственном значении железнодорожного транспорта для существования и развития нашего государства говорил тов. Сталин в своей речи на приеме железнодорожников в Кремле 30 июля 1935 г. «СССР, как государство, — сказал тов. Сталин, — был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР».

В нашей стране—великой железнодорожной державе—хозяйственное и культурное значение железнодорожного транспорта особенно велико. Без широко развитой сети железных дорог не может быть успешного использования огромных природных богатств нашей необъятной родины, не может быть успешного развития ее производительных сил.

Железнодорожный транспорт СССР имеет исключительно важное значение в осуществлении ленинско-сталинской национальной политики. Он является могучим рычагом быстрого подъема хозяйственной, политической и культурной жизни национальных республик и самых отдаленных районов страны, способствует развитию новых богатейших районов, приобщает к хозяйственной жизни страны новые источники развития производительных сил.

Развитие железнодорожной сети СССР за годы сталинских пятилеток обеспечило развертывание добычи угля в Кузнецком и Карагандинском бассейнах, добычи нефти в Ишимбаеве, способствовало строительству Магнитогорска, Прибалхашского медеплавильного комбината и многих других индустриальных гигантов. К величайшим богатствам цветных металлов Казахстана, золотым запасам Приморья, Приамурья, Якутии, Колымы, Прибайкалья, угольным бассейнам Кузбасса, Черемхова, Печоры и Дальнего Востока, огромным богат-

---

[1] В. И. Ленин, т. XXII, стр. 494.

ствам Орска, Урала и т. д., к их разработке можно подойти только через железнодорожный транспорт.

Блестящие победы, одержанные железнодорожным транспортом СССР, явились результатом неослабной борьбы партии большевиков за подъем транспорта.

Под руководством партии Ленина — Сталина было восстановлено в кратчайший срок хозяйство железнодорожного транспорта, подвергшегося огромным разрушениям во время империалистической войны, а вслед затем в период иностранной военной интервенции и гражданской войны от разбойничьих действий интервентов и белогвардейцев.

В последующие годы партия вела напряженную борьбу за то, чтобы развитие железнодорожного транспорта шло в ногу с бурным ростом народного хозяйства. Беспощадно вскрывая все недостатки работы транспорта, являвшегося в течение ряда лет узким местом в развитии народного хозяйства, партия и правительство в своих решениях дали глубокий анализ причин отставания транспорта и определили пути борьбы за подъем транспорта.

При помощи всей партии, при величайшем внимании тов. Сталина, под руководством сталинского наркома Л. М. Кагановича отставание транспорта было ликвидировано и железнодорожный транспорт вышел в ряды передовых отраслей социалистического хозяйства.

Подъем железнодорожного транспорта СССР опрокинул расчеты фашистских разбойников на слабость нашего транспорта. Засылая в нашу страну шпионов и диверсантов, используя свою агентуру— троцкистско-бухаринских наймитов,—фашистские разведки особые усилия прилагали для того, чтобы ослабить наш транспорт, не допустить его подъема. Но это им не удалось. Советская разведка разгромила осиные гнезда заклятых врагов народа.

В апреле 1938 г. исполнилось 100 лет со дня открытия первой русской железной дороги. Из них почти 80 лет приходится на развитие железных дорог до Великой Октябрьской социалистической революции и немногим больше 20 лет на развитие железнодорожного транспорта после Октября. Какое огромное различие между этими периодами!

В то время как за весь дореволюционный период железные дороги царской России довели свой грузооборот только до 132,4 млн. *т*, один лишь п р и р о с т грузооборота железных дорог СССР за годы двух сталинских пятилеток составил 361,1 млн. *т*,—в 2,7 раза больше всего грузооборота железных дорог царской России.

По количеству перевезенных грузов железные дороги царской России далеко отставали от передовых капиталистических стран. Железнодорожный транспорт СССР по количеству перевезенных грузов вышел во второй пятилетке на первое место в Европе и второе—в мире.

Железнодорожный транспорт СССР развивается по плану в соответствии с потребностью народного хозяйства, непрерывно усовершенствуя свою технику.

Захватывающие грандиозные перспективы открыты перед нашей страной в третьей сталинской пятилетке. «На основе победоносного выполнения второго пятилетнего плана и достигнутых успехов социализма, СССР вступил в третьем пятилетии в новую полосу развития, в полосу завершения строительства бесклассового социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму, когда решающее значение приобретает дело коммунистического воспитания трудящихся, преодоление пережитков капитализма в сознании людей—строителей коммунизма». (Тезисы доклада тов. Молотова на XVIII съезде ВКП(б).

Чтобы решить эту гигантскую задачу в условиях враждебного капиталистического окружения необходимо преодолеть немалые трудности. По уровню техники производства в промышленности и сельском хозяйстве — СССР стоит впереди любой капиталистической страны Европы. Необходимо догнать и перегнать наиболее развитые капиталистические страны Европы и Соединенные штаты Америки также в экономическом отношении.

Третья пятилетка является пятилеткой могучего роста социалистической индустрии и социалистического сельского хозяйства, огромного увеличения производительности труда, поднятия народного потребления в полтора-два раза, значительного подъема культурного уровня всей массы трудящихся города и деревни, всемерного укрепления обороноспособности нашей социалистической родины.

Большие, чрезвычайно ответственные задачи в третьей пятилетке стоят перед транспортом нашей страны. «Важнейшей задачей транспорта является упорядочение планирования грузооборота с целью всемерного сокращения дальних железнодорожных перевозок, ликвидации встречных и нерациональных перевозок и дальнейшего повышения удельного веса водного и автотранспорта в грузообороте страны». (Тезисы доклада тов. Молотова).

Техническое развитие транспорта СССР идет все возрастающими темпами. В третьей пятилетке железнодорожный транспорт получает громадное пополнение парка локомотивов и вагонного парка, значительно увеличивается протяжение железнодорожной сети, протяжение электрифицированных линий, сильно развиваются железнодорожные станции и узлы.

Развертывая социалистическое соревнование и стахановско-кривоносовское движение, обеспечивая крепкую трудовую дисциплину и высокую производительность труда, поднимая большевистскую бдительность во всей работе по строительству коммунизма,— трудящиеся СССР победоносно выполнят план третьей пятилетки.

«Выполнение третьего пятилетнего плана будет лучшим свидетельством всепобеждающей силы коммунизма в его историческом соревновании с капитализмом». (Тезисы доклада тов. Молотова).



ГЛАВА I

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЦАРСКОЙ РОССИИ

Железные дороги с паровой тягой впервые появились в Англии в первой четверти XIX в. Появление железных дорог не было случайностью, оно было подготовлено всем ходом экономического развития — ростом производства, расширением торговли и постепенным улучшением прежних средств транспорта.

Еще во второй половине XVIII в. в передовых в то время странах, в первую очередь в Англии, произошла промышленная революция. Вместо ручного труда с самыми простыми инструментами в мастерских-мануфактурах капиталисты стали вводить машины, создавать крупные фабрики и заводы. Появились и стали широко применяться прядильные машины, ткацкие станки, различные металлообрабатывающие и другие машины.

В 1784 г. англичанин Джемс Уатт изобрел паровую машину. Она стала получать все большее и большее применение в качестве двигательной силы во всех отраслях производства. Начались попытки применить паровую машину в качестве средства транспорта. Эти попытки ознаменовали собой начало технического переворота в области транспорта в соответствии с промышленной революцией.

Имевшиеся тогда средства транспорта — парусные суда, неглубокие каналы, различные повозки — соответствовали условиям и потребностям мануфактурного производства, а не крупной промышленности, нуждавшейся в мощных средствах транспорта для перевозки быстро возраставших масс сырья, топлива и готовой продукции. В одной Англии в результате промышленного переворота и развития промышленности выплавка чугуна возросла с 32 тыс. *т* в 1770 г. до 156 тыс. *т* в 1800 г., т. е. почти в пять раз. В первой трети XIX в. продукция металлургии в Англии составляла уже 900 тыс. *т*. Эту продукцию, а также массу каменного угля и многих других грузов надо было в больших количествах быстро и дешево перевозить в различные пункты страны.

Как писал К. Маркс, «средства транспорта и сношений, завещанные мануфактурным периодом, скоро превратились в невыносимые путы для крупной промышленности с ее лихорадочным темпом производства, ее массовыми размерами, с ее постоянным перебрасыванием масс

капитала и рабочих из одной сферы производства в другую и с созданными ею мировыми рыночными связями. Помимо полного переворота в парусном судостроении, средства сообщений и перевозки были мало-по-малу приспособлены к способу производства крупной промышленности посредством целой системы речных пароходов, железных дорог, океанских пароходов и телеграфов»[1].

Появление железных дорог было подготовлено постепенным усовершенствованием всех главных элементов, из которых затем составилось железнодорожное хозяйство. Рельсовые пути из деревянных рельсов употреблялись на рудниках во многих странах еще за несколько столетий до появления железных дорог. Позднее стали покрывать деревянные рельсы сверху железными полосами, а к концу XVIII в. уже широко употреблялись чугунные рельсы. Таким образом начал создаваться железнодорожный путь. По этому пути при помощи конной тяги передвигались пассажирские экипажи и товарные вагоны, из которых иногда составлялись небольшие поезда.

ПЕРВЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ С ПАРОВОЙ ТЯГОЙ

К началу XIX в. уже было известно несколько конструкций паровых машин, предназначенных для движения по обыкновенным дорогам. Но эти машины разрушали слабые дороги, тратили свою энергию на преодоление громадного сопротивления при движении и не могли удовлетворить потребности в новых мощных средствах транспорта. Необходимо было приспособить паровую машину для движения по рельсам.

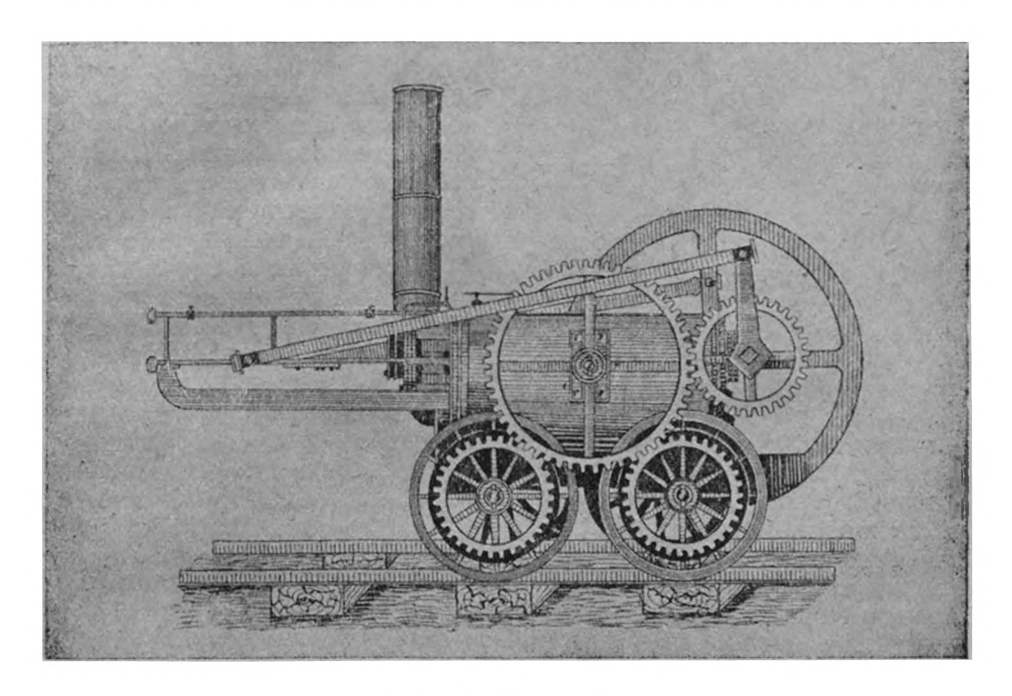
Первым паровозом, поставленным на рельсы, был паровоз, построенный англичанином Тревитиком в 1803 г. Однако этот паровоз был слишком тяжел для чугунных рельсов того времени. Он имел много других недостатков и не получил практического применения. В течение следующих 10 лет в Англии было построено еще несколько паровозов. В то время считали, что между гладкими колесами и гладкими рельсами не будет достаточной силы сцепления. Поэтому паровозы снабжались специальными зубчатыми колесами, а вдоль рельсов прокладывали особые зубчатые рейки или цепи. Один из таких паровозов был построен англичанином Бленкинсопом в 1811 г. Англичанином Брунтоном был построен паровоз, который должен был двигаться при помощи особых рычагов, упирающихся в землю, подобно ногам. При испытании этого паровоза произошел взрыв котла, которым было убито несколько человек. Только в 1812 г. специальными опытами было доказано, что сила сцепления между гладкими поверхностями колес и рельсов достаточно велика. Зубчатые колеса и другие приспособления были оставлены.

В это время начал заниматься постройкой паровозов англичанин Георг Стефенсон, который по справедливости считается отцом современного паровозостроения. Сын кочегара, в раннем детстве пастух,

---

[1] К. Маркс. Капитал, т. I. Партиздат, 1937, стр. 363.

работник на огородах и погонщик на шахтах, Стефенсон в 14 лет стал помощником кочегара. Обладая исключительными способностями и изумительной энергией, он одновременно с работой начинает учиться, так как в детстве не получил никакого образования. Работая у паровых машин, Стефенсон вводил в них ряд усовершенствований. Вскоре он стал главным мастером, а затем и инженером. Заинтересовавшись двигающимися паровыми машинами, Стефенсон, начиная с 1814 г., стал конструировать и строить паровозы. В течение после-

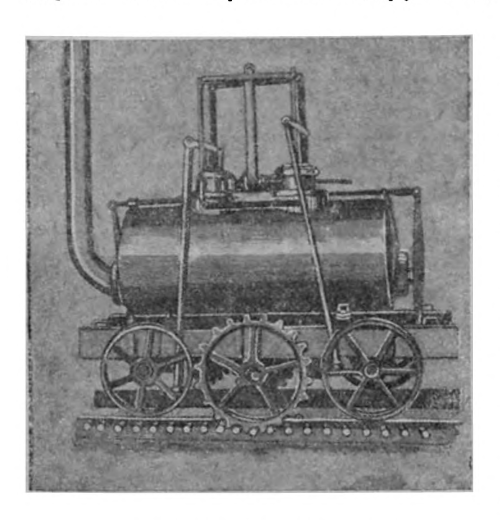


Паровоз Тревитика

дующих 15 лет он настолько усовершенствовал конструкцию паровоза, что и в современных паровозах сохранились те же главные черты.

Георг Стефенсон в то же время был и выдающимся строителем железных дорог. Под его руководством в Англии была построена первая междугородняя железная дорога Стоктон — Дарлингтон протяжением в 21 *км*. Эта дорога строилась, главным образом, для перевозки каменного угля. Вначале предполагалось, что грузы и пассажиры будут перевозиться на ней при помощи конной тяги, но затем было заказано Стефенсону три паровоза. Эта дорога была торжественно открыта 27 сентября 1825 г., и сам Стефенсон провел по ней первый поезд. С этого дня и ведет начало современный железнодорожный транспорт.

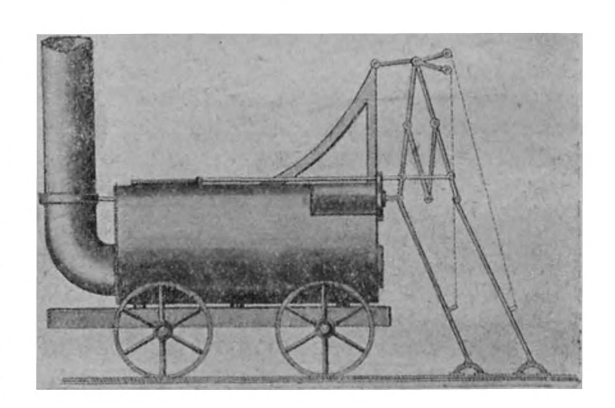
Следующая железная дорога в Англии — между Ливерпулем и Манчестером, протяжением в 45 *км* — была открыта в 1830 г. Эта дорога также строилась под руководством Стефенсона. Она проходила по гористой и болотистой местности. Ее постройка была связана с большими трудностями. Они были блестяще преодолены Стефенсоном, построившим ряд крупных сооружений: мосты, виадуки, тоннели. Дирекцией дороги был объявлен конкурс на лучший паровоз. Условия конкурса были для того времени очень серьезными. Паровоз весом не свыше 6 *т* должен был вести поезд весом в 20 *т* со скоростью не меньше 16 *км* в час.



Паровоз Бленкинсопа

Проведению конкурса предшествовала страстная полемика в прессе между защитниками паровой тяги и ее противниками. Один из влиятельных в то время журналов писал по поводу предстоящего конкурса: «Нет ничего более смешного и глупого, чем обещание построить паровоз, который двигался бы в два раза быстрее почтовой кареты. Также мало вероятно, впрочем, что англичане доверят свою жизнь такой машине, как и то, что они дадут себя добровольно взорвать на ракете».

Стефенсон построил к конкурсу паровоз, назвав его в ответ на эту статью журнала «Ракетой». В октябре 1829 г. вблизи Ливерпуля, в Ренхилле, состоялось состязание паровозов. Победителем состязания оказался стефенсоновский паровоз «Ракета». Поезд весом в 20 *т* был проведен со средней скоростью 23 *км* в час.



Паровоз Брунтона

Результаты конкурса окончательно подтвердили огромное значение паровой тяги. С этого времени начинается быстрое развитие железных дорог во всех капиталистических странах. В 1830 г. появляется первая железная дорога в США, в 1832 г. — во Франции,

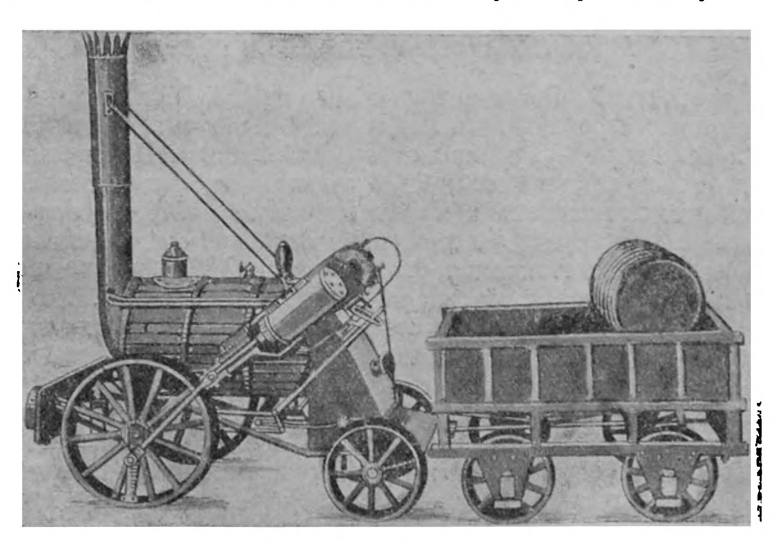
в 1835 г. — в Германии и Бельгии. К 1840 г., т. е. через 15 лет после появления первой железной дороги в Англии, во всем мире имелось 8 тыс. *км* железнодорожных линий. Еще через 10 лет, к 1850 г., их было уже 39 тыс. *км*.



Георг Стефенсон

Сеть железных дорог росла вместе с ростом капитализма, удовлетворяя потребности в новом мощном виде транспорта для быстрой и дешевой перевозки больших масс товаров на далекие расстояния, для переброски рабочей силы из одного места в другое в соответствии с требованиями капиталистического производства. Постройка железных дорог, сопровождавшаяся гигантскими заказами промышленности, в свою очередь ускоряла капиталистическое развитие, давала громадную наживу капиталистам, разоряя и пролетаризируя огромные массы трудящихся.

Железные дороги явились в передовых странах «увенчанием здания» капитализма. В них капитализм получил средство транспорта,



Паровоз Стефенсона «Ракета»

соответствующее потребностям крупного производства. Постройка железных дорог необычайно ускоряла процесс концентрации капитала, усиливала гнет капитала и распространяла его власть по всему миру.

«Железные дороги, — писал К. Маркс в одном из своих писем, — возникли прежде всего в качестве «увенчания здания» в тех странах, где современная промышленность достигла наибольшего развития,— в Англии, Соединенных штатах, Бельгии, Франции и пр. Я называю их «увенчанием здания» не только в том смысле, что они в конечном счете (наряду с океанским пароходством и телеграфом) сделались средствами сообщения, соответствующими современным средствам производства, но также и потому, что они стали основою для возникновения громадных акционерных компаний, послуживших вместе с тем примером для разного рода других торгово-промышленных объединений, начиная с банковских. Одним словом, они дали такой сильный толчок концентрации капитала, какого раньше вовсе нельзя было ожидать, и в то же время ускорили и расширили в громадной степени космополитическую деятельность ссудного капитала, охватывающего, таким образом, весь мир одной обширной сетью финансового плутовства и взаимной задолженности — этой капиталистической формой «международного братства» [1].

В этом же письме Маркс указывал, что возникновение железных дорог в передовых странах капитализма «поощряло и даже вынуждало» отсталые государства также строить железные дороги, что ускоряло капиталистическое развитие в этих государствах. К таким странам принадлежала и крепостническая царская Россия.

ПЕРВЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В РОССИИ

В крепостной России в течение первой половины XIX в. промышленность развивалась медленно. Фабрик и заводов было немного и на них только начинали заводить машины. К шестидесятым годам прошлого века в России было только немногим больше 500 тыс. рабочих, причем многие из них были крепостными. Путями сообщения являлись реки и грунтовые дороги, шоссе было очень немного. Весной и осенью вдоль главных торговых дорог можно было видеть вереницы возов с товарами, завязших в непролазной грязи. На переезд из Петербурга в Москву по шоссе в дилижансе надо было затратить не менее 4 — 5 дней. Примитивные средства транспорта были сильной помехой в развитии торговли и промышленности.

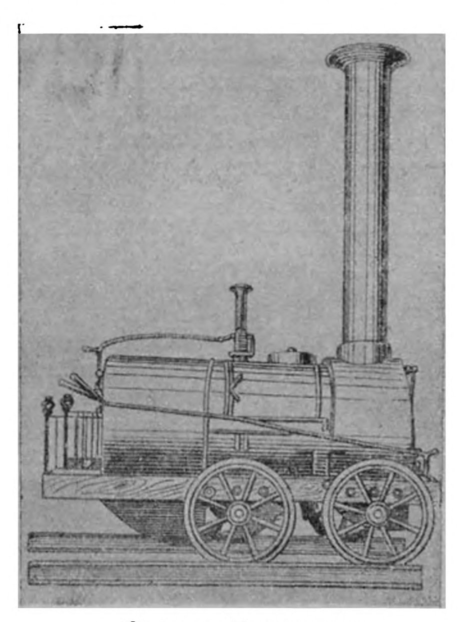
Несмотря на большую нужду в хороших путях сообщения, в отсталой России железные дороги появились позже, чем в передовых капиталистических странах, и на первых порах железнодорожная сеть росла крайне медленно. В николаевской России — царстве жандармов и чиновников — подавлялась всякая свободная мысль, губилось всякое передовое начинание. Так было похоронено ценнейшее начинание крепостного механика Нижнетагильского медеплавильного завода (на Урале), талантливого самоучки Черепанова, который вместе со

---

[1] К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. XXVII, стр. 32.

своим отцом, тоже крепостным механиком, построил в 1833 г. первый в России паровоз.

В 1833 г. Черепанов был послан хозяевами завода Демидовыми в Англию. Там он особенно заинтересовался паровозами. Не зная языка, не имея возможности знакомиться с чертежами, Черепанов рассматривая паровозы, догадывался о деталях их конструкции и запоминал их. По приезде в Россию он вместе со своим отцом в том же 1833 г. построил на Нижнетагильском заводе паровоз собственной конструкции, как его тогда называли «сухопутный пароход». Этот паровоз двигался по рельсам — «чугунным колесопроводам», проложенным между рудником и заводом, протяжением около 800 *м* и возил свыше 3 *т* руды со скоростью 13 — 19 *км* в час. Этот «сухопутный пароход» был описан в 1835 г. в «Горном журнале» (№ 5, стр. 445). Автор статьи в журнале рассказывает, как после поездки в Англию Черепанов приступил к постройке «сухопутного парохода»:



Паровоз Черепанова

«При первом приступе к исполнению сего предприятия встречены были Черепановым следующие затруднения. Во-первых, печь, им избранная, не давала довольно жара, так что котел долго нагревался, и паров оказалось недостаточно, и во-вторых, он был озабочен приисканием удобного механизма для соделания парохода его способным ходить взад и вперед без поворачивания, как то делают обыкновенные повозки. При необычайной сметливости Черепановых и при данных им способностях они, однако же, скоро достигли цели своей: сухопутный пароход, ими устроенный, ходит ныне в обе стороны по нарочно приготовленным на длину 400 сажень чугунным колесопроводам».

В 1835 г. Черепановы построили значительно более мощный паровоз. Однако замечательное начинание Черепановых не получило поддержки и вскоре заглохло. Для первых русских железных дорог царское правительство выписывало паровозы из-за границы.

Первая железная дорога общего пользования в России была открыта в 1838 г. Она соединила столицу — Санкт-Петербург с летними царскими резиденциями — Царским селом и Павловском. Эта дорога, протяжением 26 *км*, получившая название Царскосельской, была построена по предложению и под руководством профессора механики

чеха Герстнера, приехавшего в Россию для ознакомления с деятельностью металлургических заводов на Урале.

Вернувшись с Урала в Петербург, Герстнер обратился к Николаю I с запиской, в которой предлагал построить ряд железных дорог. Началось обсуждение вопроса о постройке железных дорог в России. Все министры-крепостники, боявшиеся всякого нововведения, были решительными противниками железных дорог. Бывший тогда главой ведомства путей сообщения граф Толь в качестве главного аргумента против железных дорог выдвигал соображение, что «железные дороги есть самое демократическое учреждение, какое только можно было придумать для преобразования государства».

Против постройки железных дорог яростно боролись владельцы извозных промыслов. Они подкупали чиновников, помещали в газетах и журналах статьи против железных дорог, рисовали всякие «ужасы», которые, якобы, несут с собой железные дороги.

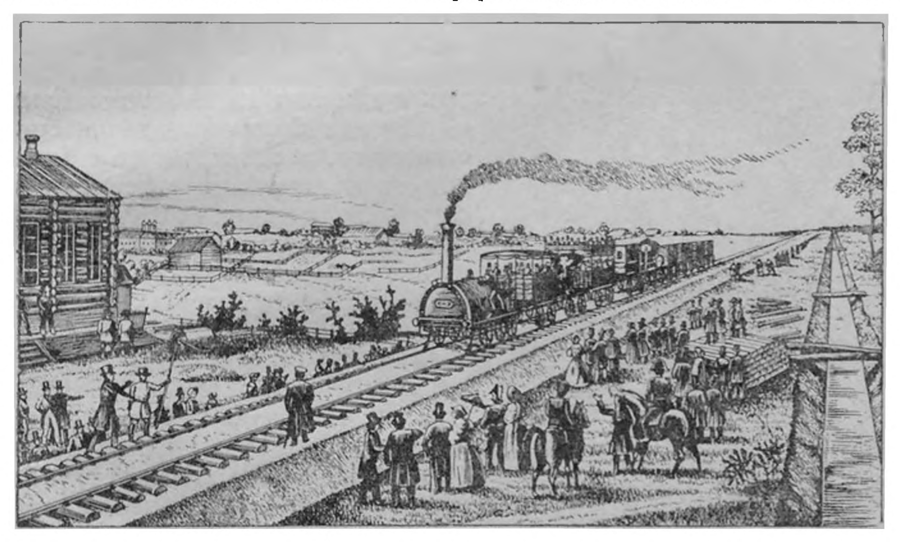
Лучшие люди России, ее передовые умы были горячими сторонниками радикального улучшения путей сообщения. Гениальный поэт Пушкин еще в конце 20-х годов прошлого столетия в романе «Евгений Онегин» мечтал о том времени, когда

...дороги верно
У нас изменятся безмерно:
Шоссе Россию здесь и тут,
Соединив, пересекут;
Мосты чугунные чрез воды
Шагнут широкою дугой;
Раздвинем горы, под водой
Пророем дерзостные своды...

Строительства железных дорог добивалось русское купечество, крайне заинтересованное в улучшении транспорта. Серьезным аргументом в пользу железных дорог, сильно подействовавшим на Николая I, явилось указание на их военное значение и на возможность их использования для подавления революционных выступлений. В своей записке Герстнер писал: «Я позволю себе сослаться на Англию. Тамошнее правительство во время беспорядков в Ирландии в 2 часа перебросило войска из Манчестера в Ливерпуль для следования в Дублин». В конце концов Герстнеру было дано разрешение на постройку Царскосельской ж. д. При этом Николай I, с величайшей ненавистью вспоминавший о Французской революции, потребовал, чтобы среди иностранцев, которые нужны будут для постройки дороги, не было ни одного французского подданного.

Строительство Царскосельской дороги началось в мае 1836 г., и первый паровой поезд прошел по ней 11 ноября 1837 г. В первое время движение по дороге производилось, главным образом, конной тягой. Паровые поезда шли изредка, в праздничные дни. Только 4 апреля (16 апреля по новому стилю) 1838 г. дорога была открыта для ежедневного движения паровых поездов.

Поезда, ходившие по первой железной дороге в России, так же как и в других странах в то время, были совсем не похожи на современные поезда. Небольшие двухосные паровозы не имели будок. Между тендером и пассажирскими вагонами в первое время ставились две платформы, груженные мешками с древесными опилками. Это делалось в предположении, что в случае аварии пассажиры полетят вперед и попадут на мягкую подстилку. Поезда состояли из 5 пассажирских вагонов, багажного вагона и почтового. Вагоны I и II классов походили на дилижансы. Пассажиры III класса ехали на открытых платформах, прячась под скамейки от искр паровоза. Желающие могли проехать по железной дороге в собственных каретах, устанавливавшихся на специальных платформах. Для поездки по железной



Поезд Царскосельской железной дороги

дороге требовалось получить разрешение полиции и предъявить паспорт. Паровозы для Царскосельской дороги были заказаны за границей и каждый из них имел свое название: «Проворный», «Стрела», «Богатырь», «Слон», «Орел», «Лев».

Опыт работы первой железной дороги в России подтвердил огромные преимущества этого вида транспорта. Поезда Царскосельской ж. д шли с огромной для того времени скоростью — 27 *км* в час. Вопреки предсказываниям противников железных дорог, паровозы не боялись ни морозов ни метелей. Однако в России, в отличие от других стран, железнодорожная сеть в течение еще почти трех десятилетий после открытия первой железной дороги росла очень медленно. Причиной этого явились крепостнические отношения, тормозившие экономическое развитие страны.

Следующая железная дорога в России — от Варшавы к австрийской границе — была закончена лишь в 1848 г., через 10 лет после

постройки первой железной дороги. Она имела, главным образом, стратегическое значение. Только в конце 1851 г. была закончена постройкой первая крупная железная дорога в России Петербург — Москва.

Эта дорога, протяжением 611 *км*, названная Николаевской (ныне Октябрьская), имела большое экономическое значение. По ней подвозилось в Петербург для отправки за границу большое количество хлеба, пеньки, льна, сала и других сельскохозяйственных грузов, завозившихся в Москву из ближайших губерний по гужевым и водным путям.

Перед тем как приступить к постройке этой дороги, в 1839 г. были посланы в Америку штаб-офицеры Мельников и Крафт для изучения опыта строительства железных дорог. В помощь им были прикомандированы чиновники, которых подбирали по таким признакам: «Чтобы они были образования статистического, не считали ниже себя входить в отправление действительной службы по полиции, не были склонны к светским удовольствиям, а для сего не имели военного звания».



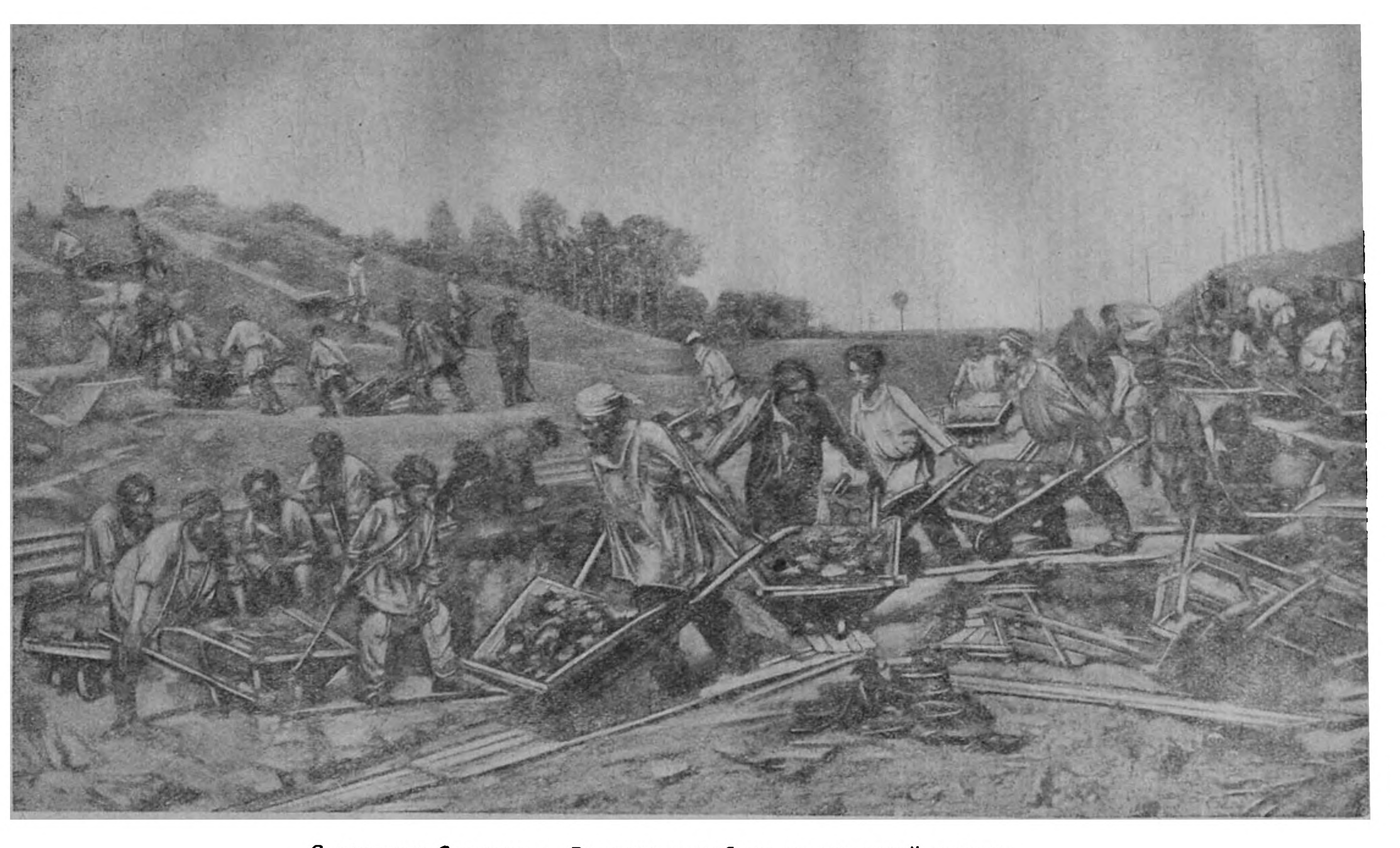
Д. И. Журавский

После возвращения командированных из Америки было приступлено к строительству дороги. Оно длилось 9 лет—с 1843 г. по 1851 г. Дорога строилась одновременно с севера и с юга; начальником северной дирекции был Мельников, а южной — Крафт. При постройке дороги были преодолены крупные технические затруднения. Все мосты были спроектированы замечательным русским инженером-мостостроителем Д. И. Журавским, построившим на этой дороге знаменитый Веребьинский мост протяжением в $^1/_2$ *км*.

Во главе всего строительства Николай I поставил своего любимца, невежественного самодура графа Клейнмихеля. Дорога строилась на средства казны и обошлась исключительно дорого.

Чиновники, ведавшие постройкой дороги, за взятки выдавали подряды по неимоверно раздутым ценам, принимали явно негодные материалы. Так, например, заказ на производство болтов для важнейших мостов был передан за крупную взятку жандармскому генерал-майору Белосельскому-Белозерскому. Он получил большую сумму, но болты поставил негодные, и их пришлось в конце концов забраковать. Это задержало работы на длительное время.

Как наживались подрядчики на постройке дороги, видно из следующего самого обычного примера. Крупные лесоторговцы Громов и Скрябин, взяв большой подряд на поставку шпал по 1 р. 50 к. за штуку, тут же передали его более мелким подрядчикам уже



С картины Савицкого «Ремонтные работы на железной дороге»

по 70 коп. за штуку. Эти в свою очередь на местах платили по 27 коп. за штуку.

Дорога строилась трудом десятков тысяч крепостных крестьян, сгонявшихся на стройку помещиками. За полугодовую работу каждого своего крепостного помещики получали по 45 руб., но крепостным выдавались лишь жалкие крохи. Только самые «великодушные» помещики давали отправляемым на стройку крестьянам по 5 руб., но чаще всего им давали только по 50 коп. Условия труда на строительстве были каторжные. Тяжесть и без того непосильных норм еще больше увеличивалась вследствие обмеров и обмана со стороны приказчиков и подрядчиков. На болотах и в топких местах работали по колено и даже по грудь в воде. Кормили хлебом, слежавшимся до того, что его приходилось рубить топором. Рабочие тысячами гибли от тяжелой работы, от цынги, лихорадки, тифа и других болезней, распространившихся на строительстве.

На костях рабочих — крепостных крестьян — была построена эта дорога. В незабываемых строфах своего стихотворения «Железная дорога» любимый народный поэт Некрасов дал яркую картину чудовищной эксплуатации и неимоверных страданий строителей Николаевской железной дороги.

Приводя слова генерала, поучающего своего сына Ваню, что железная дорога была построена графом Клейнмихелем, поэт возражает:

Труд этот, Ваня, был страшно громаден —
Не по плечу одному!
В мире есть царь: этот царь беспощаден,
Голод названье ему.

Он-то согнал сюда массы народные.
Многие — в страшной борьбе,
К жизни воззвав эти дебри бесплодные,
Гроб обрели здесь себе.
Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты.
А по бокам-то все косточки русские...
Сколько их! Ваничка, знаешь ли ты?

Вдогонку поезду несется пение оживляемых поэтом строителей железной дороги:

Мы надрывались под зноем, под холодом,
С вечно согнутой спиной,
Жили в землянках, боролися с голодом,
Мерзли и мокли, болели цынгой.
Грабили нас грамотеи-десятники,
Секло начальство, давила нужда...
Все претерпели мы....

Не выдерживая невыносимых условий, многие из крепостных пытались бежать со стройки. Их ловили, наказывали розгами и возвращали обратно. Так же расправлялись и с беглецами, пытавшимися пробраться к царю в надежде найти у него защиту. Царское правительство содержало на стройке целую армию жандармов и полицейских, жестоко подавляя всякую попытку протестовать против диких издевательств, против каторжных условий труда.

В капиталистических условиях постройка железных дорог, приносящая громадные прибыли капиталистам, обходится очень дорого трудовому народу. Еще тяжелее она для народа в тех странах, где



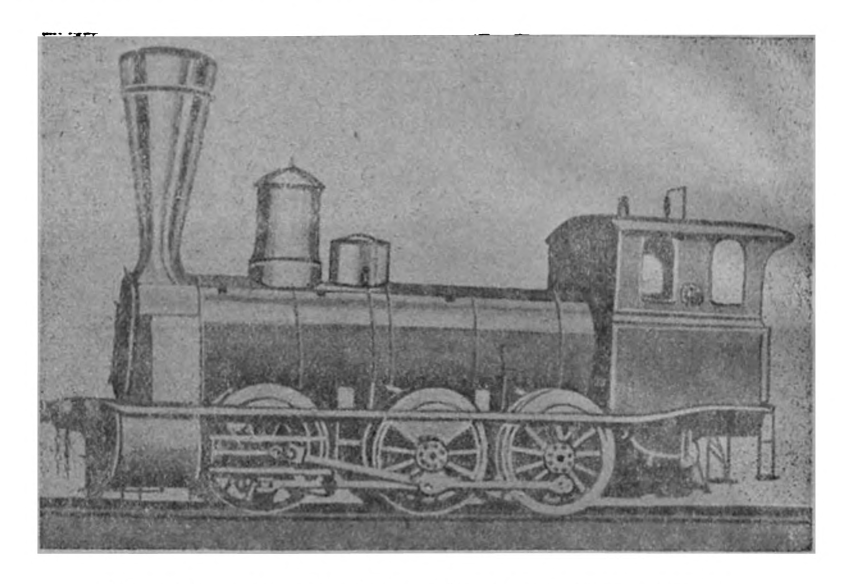
Возвращение беглецов

наряду с капиталистическим гнетом сохранился гнет докапиталистических феодальных отношений. Страдания народа вызывались бесчеловечными эксплуататорскими методами строительства, а не самим фактом постройки железных дорог. Само по себе строительство железных дорог было прогрессивным явлением.

Гениальный русский критик В. Г. Белинский, прекрасно понимавший огромное значение железных дорог для развития России, с нетерпением ожидал быстрейшего окончания строительства Петербург-Московской дороги. Несмотря на тяжелую болезнь, он часто ходил смотреть, как продвигается строительство.

Дорога Петербург — Москва была построена сразу двухколейная. На дороге было сооружено 183 моста, 19 больших труб и 18 путепроводов. Дорога потребовала большого количества подвижного состава, который был построен уже в России. В 1844 г. Алексан-

дровский механический завод в Петербурге (ныне Пролетарский паровозоремонтный завод) был приспособлен для производства паровозов и вагонов. За 7 лет,—к 1851 г., этот завод построил 164 паровоза (12 товарный и 43 пассажирских), которые стали работать на дороге. Эти паровозы, весом не свыше 30 *т*, возили пассажирские поезда из 7 вагонов и товарные поезда из 20 вагонов общим весом в 160 *т*. На этом же заводе были построены и все товарные вагоны. Пассажирские вагоны, кроме Александровского завода, строились еще на двух заводах в Петербурге и в Москве.



Паровоз, построенный на Александровском заводе

В 1854 г. образовалось частное общество по постройке железных дорог, которое начало строить линии от Петербурга к Варшаве и от Москвы к Нижнему Новгороду (ныне г. Горький). В 1859 г. образовались также частные общества по постройке дорог Москва — Рязань, Москва — Ярославль и др. Капиталисты, строившие железные дороги, получали от государства десятки миллионов рублей пособий, правительство гарантировало им высокий доход. Однако сеть железных дорог в России росла еще очень медленно, и в 1864 г., через четверть века после появления первой дороги, она составляла только 3 583 *км* (в границах СССР 1 950 *км*).

Крайне медленное развитие жел.-дор. транспорта в России в то время было непосредственно связано с медленным ростом промышленности и торговли. Россия была крепостной страной, а крепостные порядки сильно препятствовали развитию промышленности и торговли, так как не было свободных рабочих, и крепостные крестьяне могли покупать очень мало товаров.

Гнилость крепостнических порядков и крайняя экономическая отсталость страны стали особенно наглядными во время Крымской войны 1853 — 1856 гг., в которой царская Россия потерпела поражение. В то время как Англия и Франция быстро подвозили по морю войска и снаряжение в больших количествах, в России связь с театром военных действий в Крыму осуществлялась самыми примитив-



Сеть железных дорог России в 1864 г.

ными средствами гужевого транспорта. Войска, направлявшиеся из центральных частей России к Крыму маршем — по бездорожным и безводным местностям, затрачивали на передвижение огромное время и несли в пути большие потери.

Экономическое развитие страны требовало уничтожения крепостного права.

В то же время все учащались бунты крестьян против помещиков-крепостников. Боясь того, что крестьяне восстанут и сами снизу раз-

громят крепостнические порядки, царское правительство в 1861 г вынуждено было отменить крепостное право. Отмена крепостного права была произведена таким образом, чтобы крестьяне оставались в возможно большей зависимости от помещиков. За землю и освобождение крестьян заставили платить помещикам огромный выкуп, в два-три раза превышавший стоимость земли. Крестьянам оставили меньше земли, чем у них было до реформы, и крестьяне вынуждены были арендовать землю у помещиков на самых тяжелых условиях. Лучшую землю и угодья — леса, луга, выгоны — помещики оставили себе. Оставались всяческие кабальные формы зависимости крестьян от помещиков. Вместе с тем крестьянское хозяйство попало в условия товарного производства, под власть капитала. Крестьяне вынуждены были продавать свои продукты и покупать необходимые им товары, уходить из деревень на заработки. Появились в большом количестве свободные рабочие руки. Быстрее стал развиваться внутренний рынок, строились новые фабрики и заводы, шире стала развиваться торговля. Вместе с тем начался и подъем железнодорожного строительства в России.

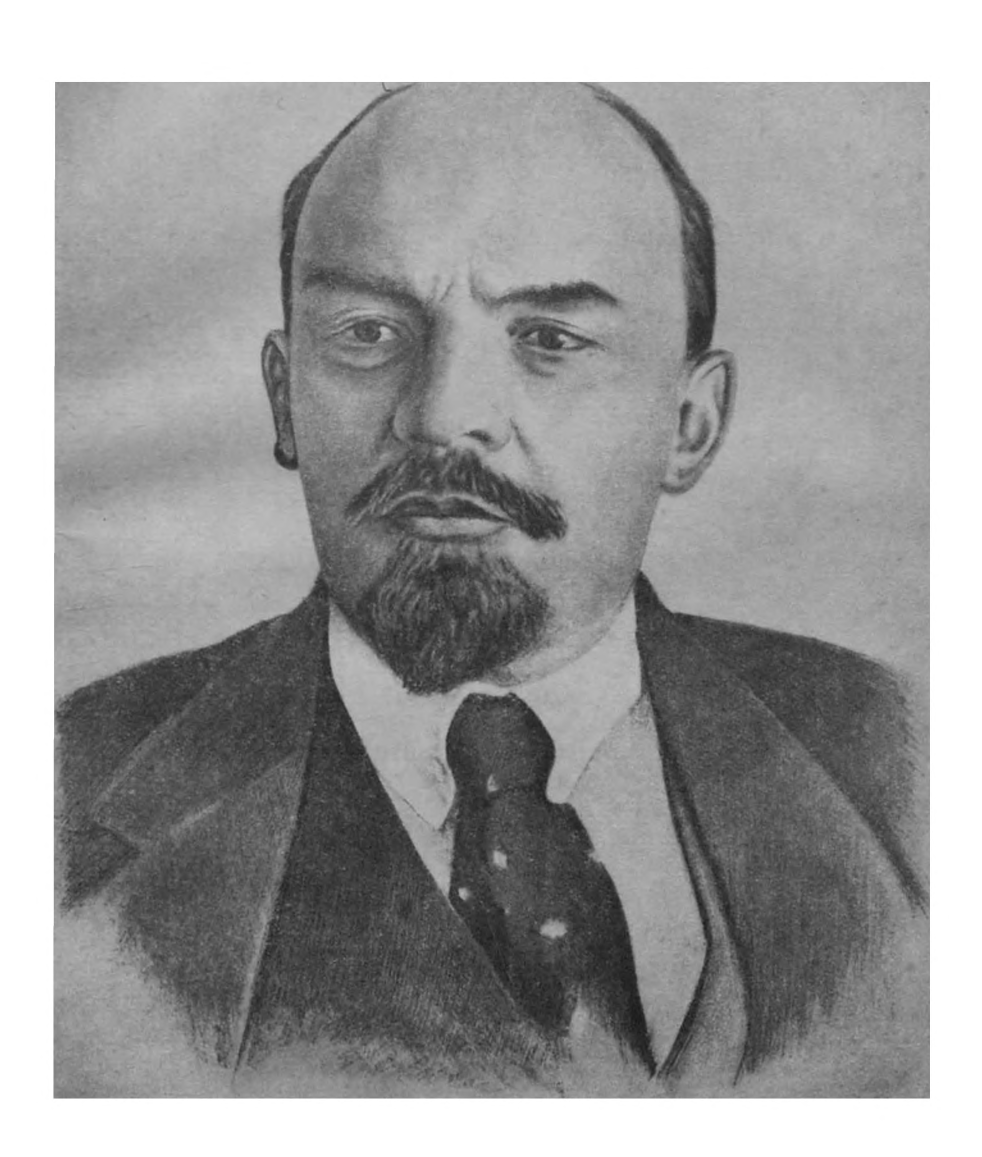
ПЕРВЫЙ ПЕРИОД ПОДЪЕМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РОССИИ

В своей работе «Развитие капитализма в России» В. И. Ленин, анализируя процесс образования внутреннего рынка в России, так охарактеризовал развитие в ней сети железных дорог: «В развитии ж.-дорожного строительста России было два периода громадного подъема: конец 60-х (и начало 70-х) годов и вторая половина 90-х годов. С 1865 по 1875 г. средний годовой прирост русской жел.-дорожной сети составлял $1^1/_2$ тыс. километров, а с 1893 по 1897—около $2^1/_2$ тыс. километров» [1].

Громадный подъем железнодорожного строительства в конце 60-х и начале 70-х годов был связан с быстрым развитием капитализма в России после отмены крепостного права. Среди всех создавшихся тогда капиталистических предприятий железные дороги относились к наиболее крупным. Железные дороги строились в этот период, главным образом, частными обществами, получавшими огромные льготы за счет государства. Образовалось около 50 различных обществ по постройке и эксплуатации железных дорог, причем очень большую роль в них играл иностранный капитал. Железные дороги являлись орудием выколачивания огромных прибылей не только для капиталистов России, но и для иностранного капитала.

В результате подъема жел.-дор. строительства стала быстро складываться железнодорожная сеть, связавшая главные земледельческие губернии Европейской части России со столицами и с портами на Балтийском и Черном морях. К концу 60-х годов линия Москва — Рязань была продолжена уже до Воронежа, построена новая большая

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. III, стр. 433.



дорога Москва — Курск — Харьков — Лозовая — Ростов с линией от Курска к Киеву, началось строительство дороги от Одесссы в глубь Украины и др. В первой половине 70-х годов были полностью закончены большие дороги: Москва — Смоленск — Минск — Брест, Царицын (ныне Сталинград) — Орел — Витебск — Рига, Ромны — Гомель — Минск — Либава; продолжены линии: Москва — Лозовая до Севастополя, Лозовая — Ростов до Владикавказа (ныне г. Орджоникидзе), Москва — Сергиев Посад (Загорск) до Вологды, Москва — Отрожка (близ Воронежа) почти до Ростова. От берега Черного моря к центру Закавказья прошла линия Поти — Тифлис (ныне Тбилиси). Появилось много и других линий. Всего к концу 1875 г. железнодорожная сеть России составила 18,1 тыс. *км* (14,9 тыс. *км* в границах СССР).

Постройка всех этих дорог сопровождалась огромными злоупотреблениями и хищениями. Так, Курская ж. д. была построена чрезвычайно примитивно, и на ней происходили постоянные крушения. В народе эту дорогу называли не иначе, как «костоломкой». Вокруг концессий на постройку железных дорог происходила настоящая вакханалия взяточничества, в которой принимали участие самые высокие придворные круги. В своих воспоминаниях бывший управляющий министерством путей сообщения при Александре II А. И. Дельвиг пишет: «выдача концессий большею частью зависит не от министров финансов и путей сообщения, а от лиц, приближенных к государю» [1]. Брат императрицы герцог Александр Гессен-Дармштадский тайно участвовал в железнодорожных концессиях. Фаворитка Александра II княжна Долгорукая получала взятки от соискателей концессий за воздействие на царя в их пользу. Сам Александр II в марте 1871 г. приказал Дельвигу: «Ты отдашь дорогу к Ромнам Ефимовичу и Викерсгейму, а севастопольскую Губонину; Кавказскую же впоследствии можно будет отдать Полякову» [2]. Верный слуга царского режима Дельвиг вынужден был в связи с этим написать: «До настоящего года я полагал, что в России есть по крайней мере одна личность, которая по своему положению не может быть взяточником, и грустно разочаровался» [3].

Наряду с ростом железнодорожной сети значительно росли и перевозки по ней. К середине 70-х годов на железных дорогах перевозилось около 25 млн. пассажиров и около 23 млн. *т* грузов в год. Главным грузом был хлеб, удельный вес которого во всех перевозках составлял тогда 40 — 42%. На ряде дорог хлебные грузы составляли 75 — 90% всех перевозившихся грузов. Хлеб шел как на внутренний рынок — к городам и быстро развивавшимся промышленным центрам, так и во все больше возраставшем количестве на внешний рынок.

Железнодорожные линии, построенные в этот период, связали основные земледельческие районы Центральной черноземной полосы,

---

[1] «Полвека русской жизни». Воспоминания А. И. Дельвига, изд. «Академия», 1930, т. II, стр. 422.

[2] Там же, стр. 421.

[3] Там же, стр. 461.

Поволжья, Украины и Северного Кавказа с портами на Балтийском Черном и Азовском морях. Они явились мощным насосом, выкачивающим из России за границу хлеб и другие сельскохозяйственные товары.

К. Маркс в упоминавшемся уже письме следующим образом охарактеризовал влияние железных дорог на положение масс в странах, вывозящих сырье, к которым относилась и царская Россия:

«Вообще, железные дороги дали, конечно, громадный толчок развитию внешней торговли; но в странах, вывозящих главным образом сырье, эта торговля усилила нищету масс; и притом не только оттого, что бремя новой задолженности, взятое на себя правительствами из-за железных дорог, увеличило давление налогового пресса на массы, но еще и оттого, что с того момента, когда продукты местного производства получили возможность превращаться в космополитическое золото, многие из этих продуктов, бывшие ранее дешевыми из-за отсутствия сбыта, как, например: фрукты, вино, рыба, дичь и т. п., стали в значительной степени недоступными массам вследствие своей дороговизны и были, таким образом, изъяты из потребления народа» [1].

Под гнетом налогов, выкупных платежей, помещичьей и кулацкой кабалы огромная масса крестьян в России вынуждена была, живя впроголодь, продавать свой хлеб сейчас же по уборке его, когда цены на хлеб бывали очень низкими. А весной, когда цены на хлеб поднимались, эти же крестьяне должны были прикупать для себя хлеб уже по дорогой цене. На этом наживались помещики, капиталисты, кулаки, а огромная масса крестьян все более и более разорялась. Все бóльшая часть крестьян превращалась в не владеющих ничем, кроме своей рабочей силы, пролетариев. Они шли работать на фабрики, заводы, железные дороги.

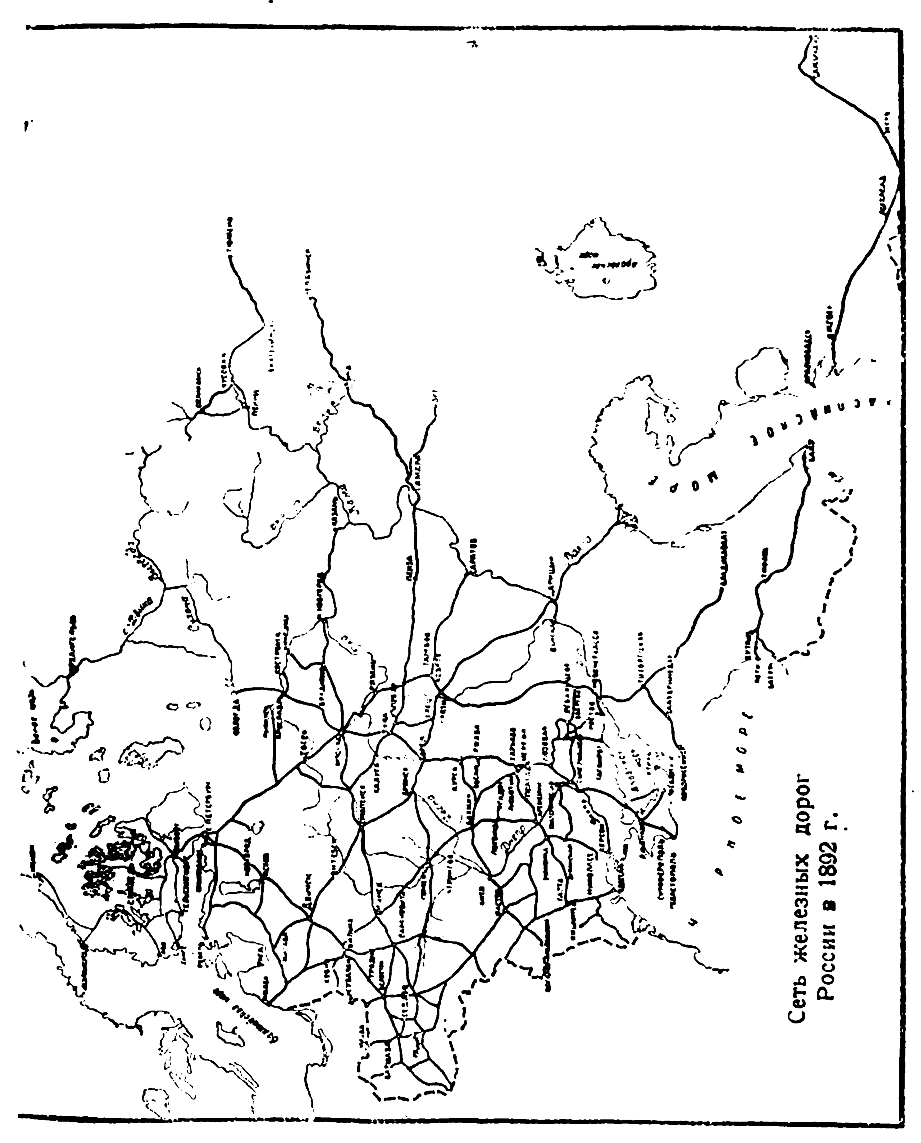
Быстрый рост сети железных дорог определял и соответствующий рост потребности в паровозах, вагонах, рельсах. Подвижной состав и рельсы ввозились в большом количестве из-за границы, как того требовали иностранные капиталисты, участвовавшие в железнодорожном строительстве в России. В то же время появились и в России новые заводы по постройке паровозов: Коломенский, Невский, Воткинский и некоторые другие, по постройке вагонов: в Петербурге, Твери (ныне г. Калинин) и др. Началось изготовление рельсов на Камско-Вятском заводе на Урале и на заводе Юза на юге.

В конце 70-х и в 80-х годах рост железнодорожной сети в России резко замедлился. Отмечая, что в течение 1878—1882 гг. в России было открыто новых железных дорог в четыре раза меньше, чем в 1868—1872 гг., Ленин указывал, что «по размерам этих колебаний можно судить о том, какая громадная резервная армия безработных необходима для капитализма, то расширяющего, то сокращающего спрос на рабочих» [2].

---

[1] К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. XXVII, стр. 33.
[2] В. И. Ленин. Сочинения, т. III, стр. 433.

За весь период между первым и вторым подъемами железнодорожного строительства в России, за годы 1876 — 1892, средний годовой прирост железнодорожной сети составил меньше 900 *км*. Всего за эти 17 лет было построено 15 тыс. *км* новых железнодорожных линий.



Сеть железных дорог России в 1892 г.

В этот период появились первые железнодорожные линии на Урале: Пермь — Чусовая — Екатеринбург (ныне Свердловск) и Чусовая — Березники. Железнодорожная линия через Самару (ныне г. Куйбышев) связала Челябинск с центром. Донбасс и Криворожье по-

лучили сплошную широтную линию Долинская — Нижнеднепровск — Ясиноватая — Дебальцево — Луганск (ныне Ворошиловград). Эта линия имела большое значение для развития металлургии и добычи каменного угля на юге России. В Закавказье железная дорога соединила Тифлис (Тбилиси) с Баку.

С 1880 г. начинается сооружение царским правительством Закаспийской ж. д., связанной с колониальными захватами русского царизма в Средней Азии. Постройка этой дороги началась от Михайловского залива на восточном берегу Каспийского моря. Линия была доведена до Самарканда. Выбор начальной точки этой железной дороги от берега Каспийского моря был произведен крайне неудачно, и впоследствии, в 90-х годах, был построен другой головной участок—от Красноводска. Постройка уже первого участка Закаспийской ж. д. до Кзыл-Арвата дала возможность царскому правительству перебросить войска и артиллерию и взять крепость Геок-Тепе, служившую опорным пунктом сопротивления туркменского народа. Вслед за русскими войсками в Средней Азии появились царские чиновники и торговцы. Как писал В. И. Ленин, «Закаспийская дорога стала «открывать» для капитала Среднюю Азию»[1]. У местного населения отбирались лучшие земли, на него было наложено ярмо жесточайшей колониальной эксплуатации.

В результате постройки этих и других линий железнодорожная сеть России в конце 1892 г. возросла до 33,1 тыс. *км* (24 тыс. *км* в границах СССР).

ВТОРОЙ ПЕРИОД ПОДЪЕМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РОССИИ

Новый громадный подъем железнодорожного строительства в России во второй половине 90-х годов был непосредственно связан с наступившим большим промышленным подъемом. Быстро развивающаяся промышленность нуждалась в перевозке больших масс сырья, топлива, строительных материалов. Хлебные грузы в этот период все еще занимали первое место в железнодорожных перевозках, но наряду с ними уже стали перевозиться в большом количестве такие грузы, как каменный уголь, руда, нефть. Перевозки железных дорог составляли в середине 90-х годов около 100 млн. *т* грузов и 65 млн. пассажиров в год.

В этот период был построен ряд новых больших железных дорог в Европейской части России. От Харькова через Балашов и Пензу железнодорожная линия дошла до Казани. Линия от Баку через Грозный сомкнулась с ранее построенной линией Ростов — Владикавказ (г. Орджоникидзе). В лесные районы севера протянулись линии Пермь — Котлас и Вологда — Архангельск (узкоколейная). Екатеринбург (Свердловск) получил соединение с Челябинском.

В этот же период было построено большое число новых железных дорог в азиатских владениях царской России, где российский импе-

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. IV, стр. 165.

риализм особенно увеличивал свой гнет и закреплял свои позиции для борьбы с другими империалистическими хищниками. Закаспийская ж. д. была продолжена от Самарканда до Ташкента с ответвлением от Урсатьевской к Андижану. К границе Афганистана прошла линия Мерв (Мары) — Кушка.

Начала строиться и по частям сдаваться в эксплуатацию огромная Сибирская магистраль. За годы 1892 — 1895 была сооружена Западно-Сибирская ж. д. от Челябинска до Новосибирска. В 1897 г. была построена самая далекая железная дорога в России — Уссурийская — от Владивостока до Хабаровска. В 1899 г. была открыта Средне-Сибирская ж. д. от Оби до Иркутска. В 1900 г. было закончено строительство Забайкальской ж. д. от Иркутска до озера Байкал и от станции Мысовая на восточном берегу Байкала до Сретенска. Через озеро Байкал от станции Байкал до станции Мысовая была организована переправа на пароме-ледоколе.

За период 1898 — 1903 гг. была построена Китайская Восточная ж. д., проходившая по территории Манчжурии. Эта дорога связала Восточную Сибирь с Дальним Востоком. Под видом охраны дороги в Северную Манчжурию были введены русские войска, и эта страна фактически подверглась военной оккупации. В империалистической экспансии на Дальнем Востоке царская Россия столкнулась с молодым японским империализмом, что привело к русско-японской войне 1904 — 1905 гг.

Строительство всех этих дорог, в особенности Сибирской, сопровождалось огромными хищениями и растратами. При себестоимости пуда рельсов в 80 коп. заводчики получали за него от казны 1 р. 25 к. Перерасход государства по строительству железных дорог за 90-е годы составил $1^1/_2$ млрд. руб. На Сибирской ж. д. были уложены явно негодные рельсы, и уже в 1899 г. началась их смена, так что фактически Сибирская ж. д. строилась два раза, причем оба раза строительство шло по исключительно повышенным ценам.

О безмерном грабеже казны и безмерной эксплуатации рабочих при постройке железных дорог писал в то время В. И. Ленин: «Великая Сибирская дорога» (великая не только по своей длине, но и по безмерному грабежу строителями казенных денег, по безмерной эксплуатации строивших ее рабочих) открывала Сибирь»[1]. В статье «По поводу государственной росписи» В. И. Ленин, обращаясь к министру финансов Витте, писал: «...воспевая «культурную роль» железных дорог, вы скромно умалчиваете о чисто русском и совсем некультурном обычае *грабить казну* при постройке железных дорог (не говоря уже о безобразной эксплуатации жел.-дор. подрядчиками рабочих и голодающих крестьян!). Напр., одна русская газета недавно сообщала, что стоимость постройки Сибирской жел. дороги сначала была определена в 350 м. р., а на деле израсходовано 780 м. р., всего же перевалит, вероятно, и за *миллиард*»[2].

---

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. IV, стр. 165.
[2] В. И. Ленин. Сочинения, т. IV, стр. 349.

После постройки Сибирской ж. д. в Сибирь на обширные земли двинулись большие массы переселенцев — разоренных крестьян из центральных губерний. Проникая в глухую тайгу, они упорным тяжелым трудом начали осваивать богатый край. Из западных частей Сибири в Европейскую часть страны пошло большое количество дешевого хлеба. Чтобы не дать ему возможности конкурировать с хлебом помещиков Центральной части России, был установлен так называемый Челябинский тарифный перелом: плату за перевозку хлеба из Сибири железные дороги взимали не за все расстояние перевозки в целом, а отдельно за расстояние до Челябинска и от Челябинска к центру. Вследствие этого перевозка хлеба из Сибири значительно удорожалась.



Н. А. Белелюбский

За время с 1893 г. по 1902 г. железнодорожная сеть России возросла на 25 тыс. *км*, и ее протяжение в 1902 г. составляло 56,1 тыс. *км* (48 тыс. *км* в границах СССР).

На железных дорогах имелся ряд крупных сооружений — мостов, тоннелей, построенных русскими инженерами. Ряд мостов в Европейской и Азиатской частях России был построен по проектам Н. А. Белелюбского, крупного ученого, получившего широкую известность в России и за границей.

Рост железнодорожный сети дал большой толчок развитию добычи каменного угля и выплавки металла. В середине 60-х годов в России добывалось каменного угля 0,4 млн. *т*, в 80-х годах — 4 млн. *т*, а в 90-х годах — 10 млн. *т*. Выплавка чугуна с середины 60-х годов до середины 90-х годов возросла с 280 тыс. *т* до 1,9 млн. *т*. Особенно быстро металлургия развивалась на юге. В 60-х годах металлургия на юге еще только зарождалась, и почти вся выплавка металла производилась на Урале. К концу же 90-х годов юг стал давать уже половину всей выплавки чугуна. В дальнейшем металлургия юга еще больше оттеснила металлургию Урала.

Как указывал В. И. Ленин, причиной отставания Урала было наличие сильных крепостных пережитков. Уральские заводчики являлись в то же время и крупнейшими помещиками. Рабочие, работавшие на уральских заводах, одновременно вели и сельское хозяйство и находились в двойной кабале от заводчиков-помещиков. При таких отсталых социальных отношениях уральские заводы не могли иметь

передовой техники, производительность труда на них была очень низка. Кроме того, на уральской металлургии очень сильно сказывалась плохая обслуженность Урала железными дорогами. Горнопромышленный юг, где для развития капиталистических отношений не было таких препятствий, как на Урале, и где железнодорожная сеть была значительно более развита, быстро занял первенствующее место в выплавке металла.

Вместе с ростом железных дорог быстро возрастала и численность железнодорожного пролетариата. По данным, приведенным Лениным, за время с 1865 г. по 1890 г. общее число рабочих на крупных капиталистических предприятиях в России увеличилось вдвое — с 706 тыс. до 1 433 тыс. За это же время количество рабочих на железных дорогах возросло в 8 раз — с 32 тыс. до 253 тыс. [1]. К началу 90-х годов рабочие-железнодорожники составляли уже значительный отряд рабочего класса в России.

Так же как и другие рабочие России, рабочие-железнодорожники уже с 70-х и особенно в 80-х годах стали проводить стачки с требованиями об улучшении своего необычайно тяжелого положения. Крупная забастовка, охватившая до 2 тыс. человек, произошла в 1880 г. в Киевских железнодорожных мастерских.

«С развитием капитализма в России быстро росла численность промышленного пролетариата. В половине 80-х годов рабочий класс вступил на путь организованной борьбы, на путь массовых выступлений в виде организованных стачек» [2].

В начале 90-х годов в различных городах имелись кружки, изучавшие революционное учение Маркса. В 1895 г. Ленин в Петербурге объединил все рабочие кружки в «Союз борьбы за освобождение рабочего класса» и этим подготовил создание революционной марксистской рабочей партии.

«Образование Лениным петербургского «Союза борьбы за освобождение рабочего класса» (1895 г.), который повел массовую агитацию среди рабочих и руководил массовыми стачками, означало новый этап—переход на массовую агитацию среди рабочих и соединение марксизма с рабочим движением» [3].

«Союз борьбы» повел массовую агитацию среди рабочих, подымая их политическое сознание, связывая борьбу за экономические требования с политической борьбой против царизма. Такие же «Союзы борьбы» организовывались и в других городах России.

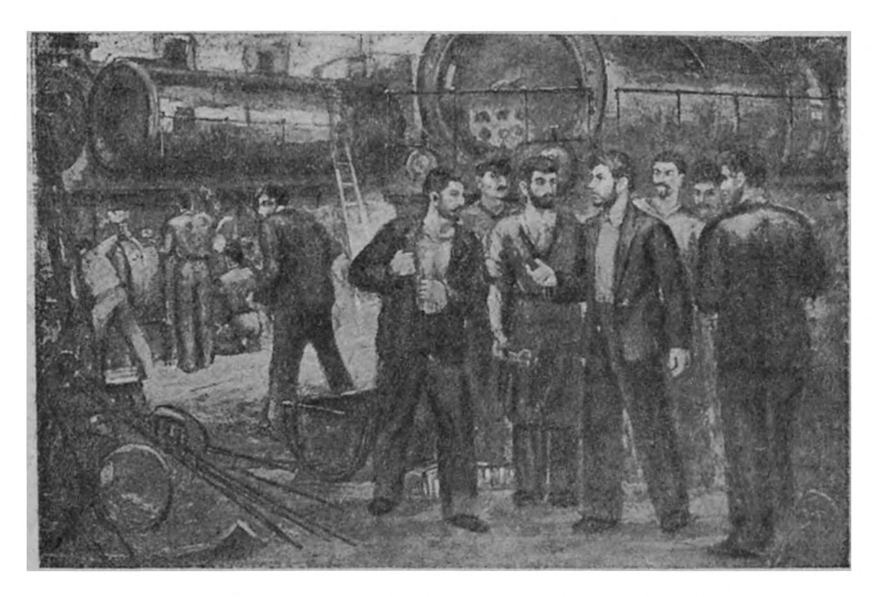
Все чаще происходили выступления железнодорожников. Застрельщиками этих выступлений были, главным образом, машинисты, передовые рабочие депо и мастерских. В 1896 г. «Московский рабочий союз» (ядро будущего «Московского союза борьбы») развернул большую работу среди рабочих Московского узла

---

[1] См. В. И. Ленин. Сочинения, т. III, стр. 388.
[2] История ВКП(б). Краткий курс, стр. 26.
[3] Там же, стр. 2?.

железных дорог. Результатом этой работы была забастовка рабочих Московско-Курской ж. д., которая кончилась победой рабочих. Эти бои объединяли и сплачивали массу железнодорожных пролетариев, а революционная пропаганда и агитация подымали политическое сознание рабочих, превращали разрозненные экономические выступления в сознательную политическую борьбу.

В эти годы товарищ Сталин работал в Тифлисе (Тбилиси), организуя пролетариат Закавказья на борьбу против самодержавия и капиталистов. Тов. Сталин руководил нелегальными рабочими кружками в главных железнодорожных мастерских в Тифлисе. Он воспитал и сколотил группу рабочих социал-демократов, позднее оформившихся в Тифлисский социал-демократический комитет ленинско-

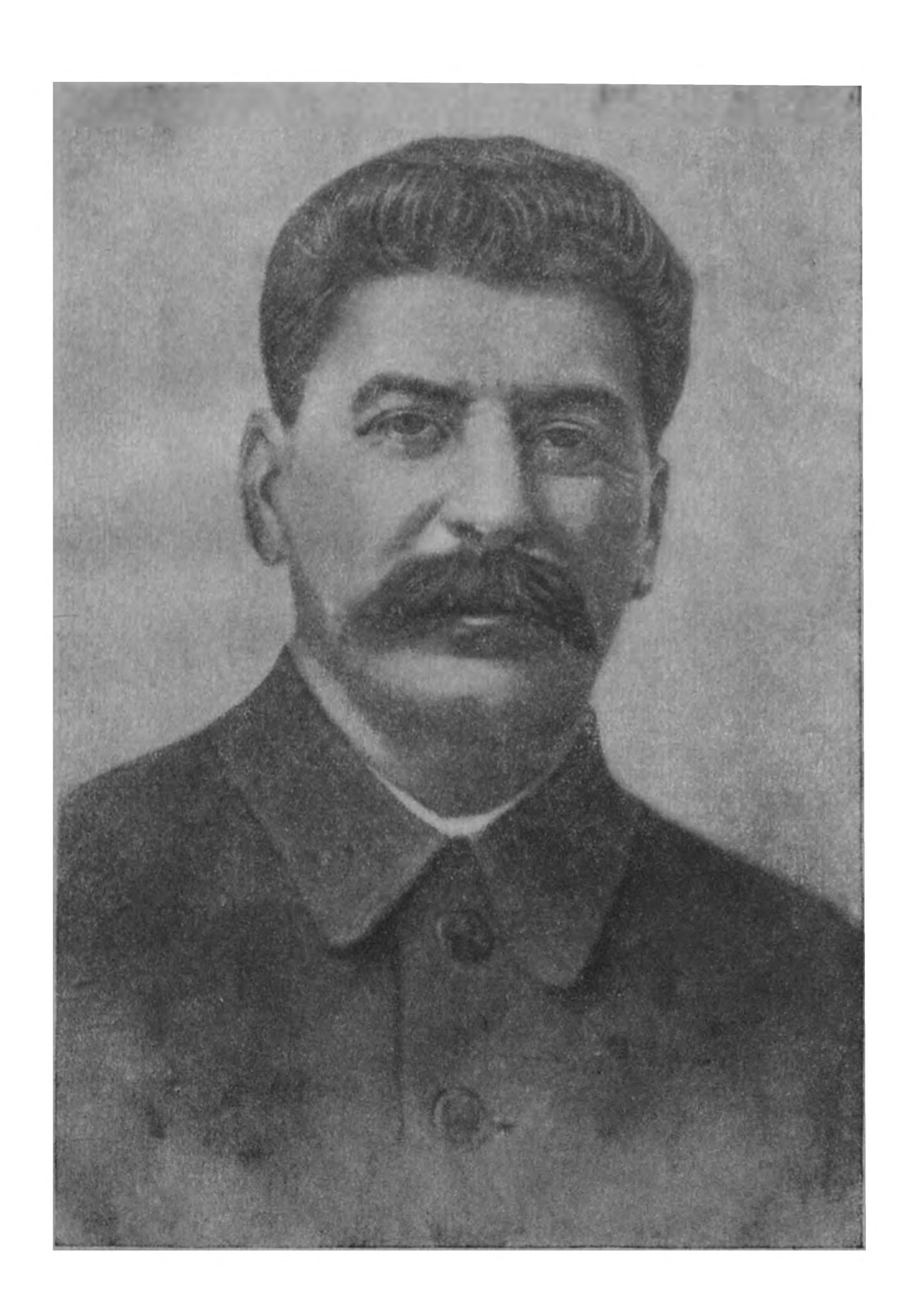


Товарищ Сталин среди железнодорожников в Тифлисе

искровского направления. Товарищ Сталин 8 июня 1926 г. на собрании рабочих главных железнодорожных мастерских Тифлиса рассказал об этом следующее:

«Я вспоминаю 1898 г., когда я впервые получил кружок из рабочих железнодорожных мастерских. Это было лет 28 тому назад. Я вспоминаю, как я на квартире у тов. Стуруа, в присутствии Сильвестра Джибладзе (он был тогда тоже одним из моих учителей), Закро Чодришвили, Михо Бочоришвили, Нинуа и др. передовых рабочих Тифлиса, получил уроки практической работы». («Заря Востока» от 10 июня 1926 г.).

В августе 1900 г. рабочие тифлисских железнодорожных мастерских проводят под руководством тов. Сталина, при активном участии



М. И. Калинина забастовку, в которой принимает участие до 4 тыс. рабочих. Это была крупнейшая забастовка в Тифлисе за этот год.

В конце 90-х годов и начале 900-х годов под руководством В. И. Ленина развернулась борьба против «экономистов», утверждавших, что рабочие должны вести только экономическую борьбу, что политическая борьба — дело либеральной буржуазии.

В созданной Лениным за границей газете «Искра» он громил экономистов и разъяснял рабочим необходимость создания революцион-



Забастовка рабочих тифлисских железнодорожных мастерских

ной политической партии рабочего класса для борьбы с самодержавием и капиталистами. Ленинская «Искра», воспитывавшая пролетариат, поднимала его на уровень массовой политической борьбы.

В том же 1900 г. в известной харьковской забастовке и первомайской демонстрации рабочие-железнодорожники приняли активное участие. По поводу харьковских событий Владимир Ильич писал: «Что придало майским дням в Харькове характер выдающегося события? Массовое участие рабочих в забастовке, громадные тысячные собрания на улицах, развертывающие красные знамена, провозглашающие требования, указанные в прокламациях, революционный характер этих требований: 8-часовой рабочий день и политическая свобода» [1]:

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. IV, стр. 47.

В 1902 г. дала свои результаты огромная подготовительная работа, проведенная товарищем Сталиным среди батумских рабочих. 8 марта в ответ на арест рабочих завода Ротшильда в Батуме произошла демонстрация, в которой приняли участие и железнодорожные рабочие. Эта демонстрация была расстреляна царскими войсками. 9 марта, в день похорон убитых накануне рабочих, товарищ Сталин снова организует массовую политическую демонстрацию.

В ноябре 1902 г. в Ростове-на-Дону под руководством Донского комитета РСДРП была проведена крупная стачка железнодорожников. Железнодорожных рабочих поддержали рабочие других предприятий. Стачка стала всеобщей. В процессе этой борьбы рабочие от экономических требований перешли к политическим. Устраивались многолюдные, невиданные до сих пор политические собрания до 30 тыс. человек, на которых читались социал-демократические прокламации, произносились политические речи.

Владимир Ильич Ленин в статье «Новые события и старые вопросы» (Сочинения, т. V), подчеркивая могучую силу солидарности рабочих на примере ростовской стачки, указывал, что всенародное вооруженное восстание созревает не только идейно, но и практически, как результат растущего возмущения, растущего опыта, растущей смелости масс. Железнодорожные пролетарии в этой стачке проявили много революционной энергии и героизма.

В 1903 г. в марте рабочие-железнодорожники Тифлиса, воспитанные тов. Сталиным, снова устраивают политическую демонстрацию. В этом же году бастуют рабочие железнодорожных мастерских в Одессе и ряде других городов.

В стране все больше нарастала мощная революционная волна. Рабочий класс России подымался на революционную борьбу с царской властью.

УЧАСТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В РЕВОЛЮЦИИ 1905—1907 гг.

В начале XX в. Россия, больше чем какая-либо другая страна, была беременна революцией.

Наступление революции в России было ускорено разразившимся во всей Европе экономическим кризисом, чрезвычайно сильно ударившим по России. Резко упали добыча угля и выплавка металла, закрылось много фабрик и заводов, резко сократилось строительство новых железных дорог. В то время как в 1901 г. было построено свыше 3 тыс. *км*, в 1903 г. было построено только около 500 *км*.

Царское правительство готовилось начать войну с Японией за захват новых территорий. Но японцы начали первыми, напав в январе 1904 г. без объявления войны на русские военные корабли, стоявшие в Порт-Артуре. Япония быстро победила в этой войне. Причиной поражения России в войне были ее общая отсталость, бездарность командного состава царской армии, плохая организация тыла, взяточничество, казнокрадство военных чиновников и ведомств. Значительную роль в поражении царской армии играли слабость и плохая работа железных дорог.

Война не задержала революции, а ускорила ее. Расстрел 9 (22) января рабочих, шедших с женами и детьми к Зимнему дворцу, чтобы передать жалобу царю, открыл глаза всем, кто еще верил царю. Русский пролетариат ответил на расстрел в Петербурге мощной стачечной волной, охватившей всю страну. Железнодорожные рабочие шли в первых рядах революционного пролетариата.



Забастовка (с картины Савицкого)

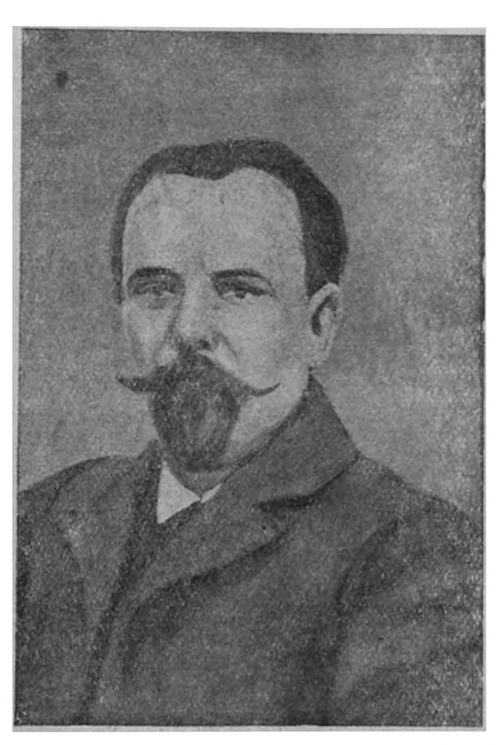
В январе-феврале 1905 г. наряду с другими рабочими бастовали рабочие Московско-Курской, Рязано-Уральской, Ярославской, Брянской, Самаро-Златоустовской и других железных дорог. Прекратилось движение на Московско-Казанской ж. д. Царское правительство объявило железные дороги на военном положении и прибегло к жестоким репрессиям. Однако это не остановило революционную борьбу железнодорожников.

С весны 1905 г. начались волнения среди крестьян, которые захватывали землю, лес, жгли усадьбы, делили между голодными помещичий хлеб. Наряду с русскими крестьянами крестьяне Грузии, Украины, Белоруссии подымались на борьбу с царским правительством и помещиками. Революционное движение перекинулось в армию. В июне 1905 г. на броненосце «Потемкин» вспыхнуло восстание матросов.

«Большевики держали курс на развертывание революции, на

свержение царизма путем вооруженного восстания, на гегемонию рабочего класса, на изоляцию кадетской буржуазии, на союз с крестьянством, на создание временного революционного правительства из представителей рабочих и крестьян, на доведение революции до победного конца» [1].

К осени 1905 г. революционное движение охватило всю страну. 7 (20) октября началась забастовка в Москве на Московско-Казанской ж. д. Через день забастовали и другие дороги Московского узла. Вскоре забастовка охватила все железные дороги страны. Прекратили работу почта и телеграф, стали фабрики и заводы. Это была Всероссийская политическая забастовка.



А. В. Ухтомский

Перепуганный ростом революции царь Николай II 17 (30) октября издал манифест, в котором обещал дать народу свободу и созвать государственную думу. Большевики разъясняли массам, что царский манифест является обманом, рассчитанным на то, чтобы выиграть время, собрать силы и потопить революцию в крови. Большевики призывали рабочих к оружию, к подготовке вооруженного восстания.

В крупных промышленных центрах создавались советы рабочих депутатов, являвшиеся зародышем революционной власти рабочих и крестьян. Рабочие создавали боевые дружины, добывали оружие. Революция вплотную подошла к вооруженному восстанию.

5 (18) декабря Московский комитет РСДРП (большевиков) решил предложить Московскому совету объявить общеполитическую забастовку, с тем чтобы в ходе борьбы перевести ее в вооруженное восстание. Происходившая в Москве Всероссийская конференция железнодорожников, на которой было представлено 29 дорог, решила поддержать политическую забастовку и вооруженное восстание.

7 (20) декабря в 12 часов дня по гудкам паровозов, заводов и фабрик в Москве началась политическая забастовка. Стали все железные дороги, кроме Николаевской. Царским правительством были при-

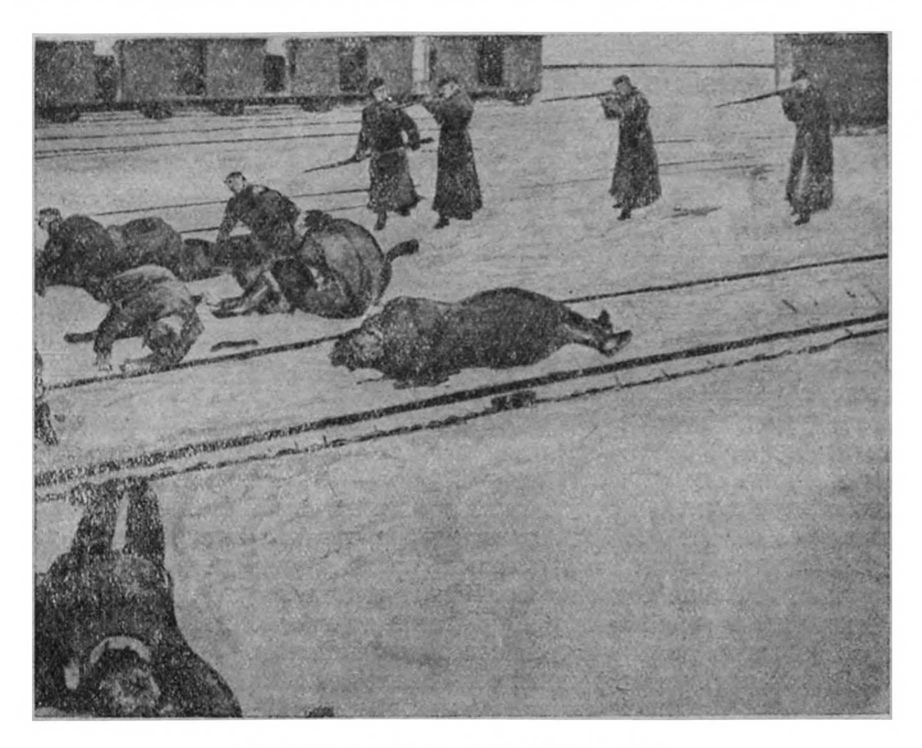
---

[1] История ВКП(б). Краткий курс, стр. 90.

няты все меры для удержания в своих руках этой важнейшей линии.

Забастовка быстро перешла в вооруженное восстание. Самое активное участие в восстании принимали железнодорожные рабочие Московского узла.

Железнодорожники организовали боевые дружины, среди которых особенно выделялась боевая дружина Казанской ж. д. Под руководством машиниста Алексея Владимировича Ухтомского эта дружина вместе с люберецкими и коломенскими дружинниками участвовала в штурме Николаевского вокзала, где засели царские войска.



Расстрел рабочих на ст. Голутвино

Дружина Ухтомского так же геройски дралась на баррикадах в дни боев на Красной Пресне. 15 (28) декабря Ухтомский повел поезд с дружинниками и, развив скорость в 90 верст в час, прорвал засаду, устроенную царскими войсками.

Несмотря на отчаянное сопротивление рабочих-дружинников, царским войскам к 16 (29) декабря удалось занять все московские вокзалы. По линиям железных дорог направились карательные экспедиции. Особенно зверски действовал отряд Римана на Казанской ж. д. Этим отрядом был захвачен герой-машинист Ухтомский и 17 (30) декабря расстрелян на станции Люберцы.

После поражения первой русской революции царское правительство делало большие усилия, чтобы оторвать железнодорожников от революционного движения. Царская охранка свирепо расправлялась с революционными элементами среди железнодорожников Царский сатрап министр путей сообщения Рухлов насаждал на транспорте черносотенные погромные организации. Однако передовые рабочие-железнодорожники остались верными большевистской партии.

В годы подъема революционного движения часто появлялись в большевистской печати «Звезда», «Правда» и др. корреспонденции рабочих-железнодорожников о бесправии и материальной нужде железнодорожников, с призывом сплотиться вокруг партии большевиков.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЦАРСКОЙ РОССИИ НАКАНУНЕ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ ВОЙНЫ

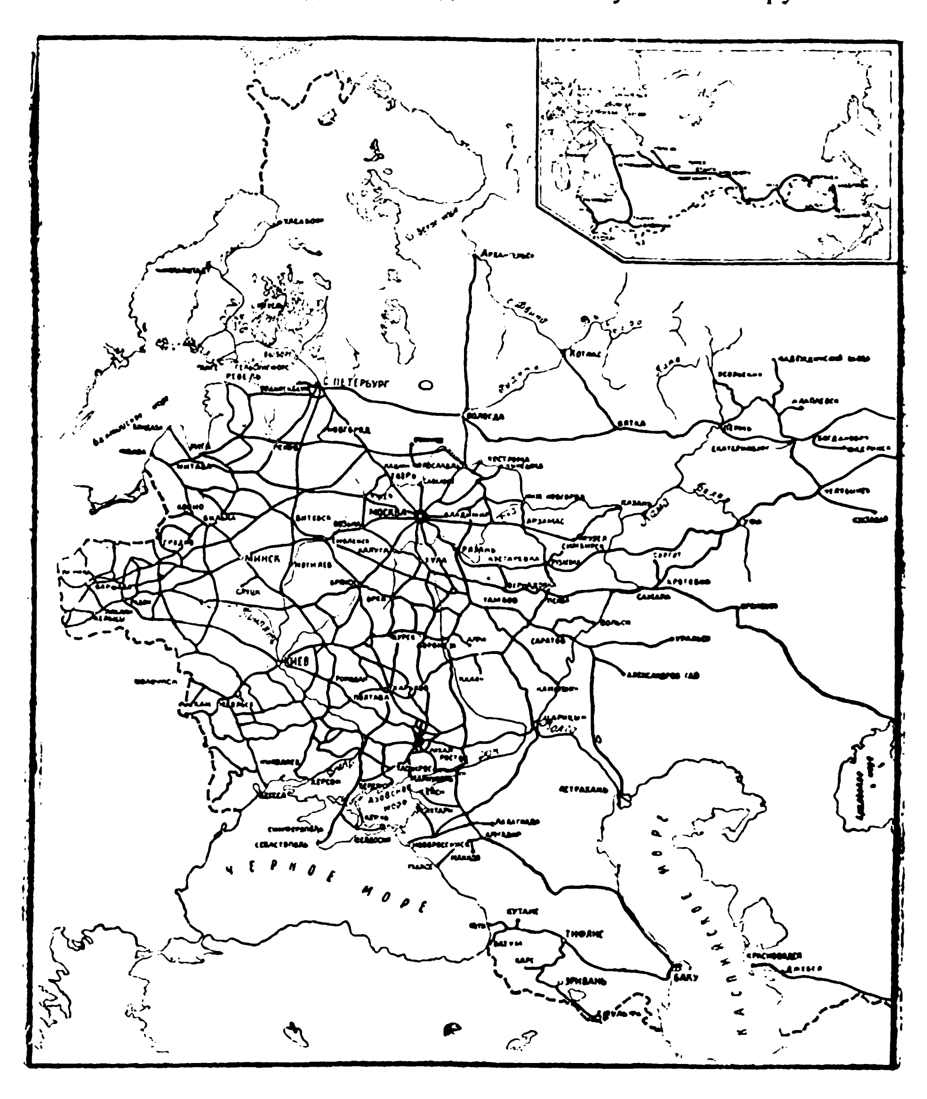
За годы 1903 — 1913 железнодорожная сеть России росла медленно. С 56,5 тыс. *км* в 1903 г. она поднялась до 67,8 тыс. *км* в 1913 г. (в границах СССР — с 48,3 до 58,5 тыс. *км*).

Главные линии, построенные в это время, были следующие: Оренбург — Ташкент, давшая прямую железнодорожную связь центра со среднеазиатскими владениями России; Кругобайкальская ж. д., обошедшая южную часть озера Байкал и сомкнувшая прежде разрозненные отрезки Сибирской магистрали; ряд крупных линий, составивших вместе с ранее существовавшими прямой ход от Петербурга через Вятку (ныне Киров) и Пермь к Омску; ряд линий в Польше и др. Все эти дороги были построены государством, главным образом, за счет заграничных займов. Только в 1911 — 1913 гг., в связи с начавшимся после длительного кризиса промышленным подъемом, несколько оживилось строительство железных дорог частным капиталом. Частными обществами была построена в это время линия Красный Лиман — Харьков, имевшая большое значение для вывоза угля из Донбасса, и некоторые другие линии в Донбассе и на Урале. В постройке этих дорог большую роль играл иностранный капитал.

В целом железнодорожная сеть России была крайне недостаточна и очень слабо технически вооружена. Наиболее густая железнодорожная сеть была вокруг Москвы и Петербурга, в Донбассе и у западных границ. Громадные пространства страны с богатейшими природными ресурсами не имели железных дорог. На Урале дорог было очень мало. Кузнецкий бассейн вовсе не имел железных дорог. При сравнительно густой сети в Донбассе выходы из него были развиты совершенно недостаточно. При большом количестве выходов железнодорожной сети России к Балтийскому и Черному морям только один очень слабый ход вел к Белому морю (узкоколейка к Архангельску).

Начиная от восточного берега Волги, железнодорожная сеть становилась во много раз реже. Если к Волге с запада подходило 10 железнодорожных линий, то от Волги дальше на восток уходило только 4 линии. Имелись всего 2 моста, пересекавшие Волгу с запада на восток:

возле Самары (г. Куйбышев) и Казани. Лишь во время войны был построен третий мост — возле Симбирска (ныне Ульяновск). Урал имел только два выхода на запад—на Вологду и на Самару.



Железнодорожная сеть России в 1913 г.

Железнодорожная связь с далекими частями Сибири осуществлялась по единственной Сибирской ж. д. К Тихому океану вела Китайская Восточная ж. д., проходившая по Северной Манчжурии, а не по территории России.

Неразвитость железнодорожной сети обусловливалась промышлен-

ной отсталостью страны. Несмотря на быстрое развитие промышленности в 90-х годах и после 1910 г., царская Россия продолжала оставаться отсталой страной с очень незначительным уровнем производства металла и добычи каменного угля, страной, ввозившей из-за границы машины и оборудование, не имевшей химической промышленности, не знавшей минеральных удобрений.

Промышленность, имевшаяся в России, была размещена крайне нерационально. Добыча угля производилась фактически только в одном Донецком бассейне, если не считать Домбровского бассейна в Польше. Москва снабжалась дальнепривозным донецким углем, а Петербург получал уголь из-за границы. Почти вся добыча нефти производилась в районе Баку. Главными районами машиностроения были только Петербургский и Южный. Огромные лесные богатства Севера почти не разрабатывались. Крайне неравномерно и с отрывом от источников сырья и топлива были размещены и другие отрасли производства.

В результате нерационального размещения промышленности, слабости железнодорожного транспорта, нерационального размещения самой железнодорожной сети и низкого использования технических средств транспорта — железные дороги России не справлялись даже с теми перевозками, которые нужны были при тогдашнем низком уровне развития производительных сил. Ежегодно в Донбассе образовывались большие залежи каменного угля, которые железные дороги не успевали перевозить. Ежегодно после сбора урожая железные дороги забивались хлебными грузами, ожидавшими вывоза в течение многих месяцев.

В 1913 г. на железных дорогах России (в границах СССР) было перевезено всего 132,4 млн. *т* грузов, в том числе: 26,4 млн. *т* каменного угля, 18,3 млн. *т* хлеба, 12,2 млн. *т* леса, 8,9 млн. *т* руды, 8,6 млн. *т* дров, 7,3 млн. *т* минеральных строительных материалов, 5,8 млн. *т* нефти и 4,6 млн. *т* металла.

Удельный вес главных промышленных грузов во всем грузообороте составлял лишь 49,6% против 75—80% в развитых капиталистических странах. Одну пятую часть всех перевозок составляли сельскохозяйственные грузы. Перевозка машин составляла меньше $^1/_2$% от всего грузооборота.

По размеру грузооборота Россия отставала от США больше чем в 8 раз, от Германии — в 3 раза и от Англии — почти в 3 раза.

Также был низок и размер пассажирских перевозок. Железные дороги России (в границах СССР) перевезли в 1913 г. 184,8 млн. пассажиров, меньше, чем железные дороги Германии в $8^1/_2$ раз, Англии — в $6^1/_2$ раз, США — в $6^1/_2$ раз, Франции — в 3 раза.

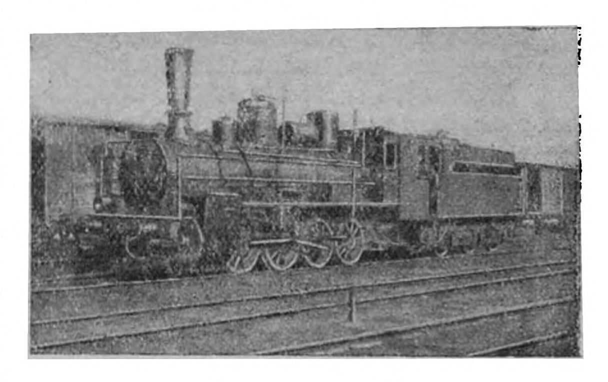
Подвижной состав железных дорог царской России характеризовался крайней отсталостью. К концу 1913 г. паровозов было всего 17 тыс., причем значительная часть паровозного парка была устарелой даже для того времени. Основным типом паровоза был маломощный паровоз серии О. Средняя сила тяги паровоза составляла только

8,4 *т* против 13 — 14 *т* в передовых капиталистических странах того времени.

Особенной слабостью отличался вагонный парк. Он состоял из 400 тыс. товарных вагонов, в подавляющей части крытых, с низкой грузоподъемностью, и небольшого количества пассажирских вагонов. Средняя грузоподъемность товарного вагона была равна лишь 15,2 *т* против 34,7 *т* в США.

На крайне низком уровне находилось техническое вооружение и путевого хозяйства. Рельсы были преимущественно легкого типа, количество шпал недостаточно, балласт был песчаный.

Чрезвычайно отсталыми были все технические средства, обслуживающие движение. Линейная поездная связь осуществлялась на половине сети посредством телеграфа. Станционные устройства были крайне примитивны. Исключительно бедно было ремонтное хозяйство транспорта.



Паровоз серии О

Низкая техническая вооруженность железных дорог и негодные методы эксплуатации определяли и низкую производительность труда. На одного рабочего железных дорог в царской России в 1913 г. приходилось 131 тыс. приведенных тонно-километров, — в 3 раза меньше, чем в США. Однако это не мешало капиталистам выжимать из труда рабочих-железнодорожников огромные прибыли. Эти прибыли обильным потоком текли в карманы не только русских, но и иностранных капиталистов.

Заграничные банкиры давали займы царскому правительству на тяжелых кабальных условиях, получая за них очень высокие проценты. Большая часть этих займов шла на железные дороги. Из 5,7 млрд. руб. всего государственного долга России к 1913 г. больше половины — 3,1 млрд. руб. — составляла задолженность по железным дорогам. Царская Россия ежегодно выплачивала в виде одних лишь процентов по иностранным займам от 600 до 700 млн. руб. В результате иностранные капиталисты за одно только десятилетие 1901 — 1910 гг. не только получили полную стоимость своих вложений в железнодорожную сеть России, но извлекли сверх того огромную прибыль в 2,7 млрд. руб. Наряду с этим иностранный капитал играл очень большую роль во всех основных отраслях промышленности России. Рабочий класс и все трудящиеся России испытывали исключительно тяжелый двойной гнет — капиталистов и помещиков России и иностранных капиталистов.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЦАРСКОЙ РОССИИ ВО ВРЕМЯ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ ВОЙНЫ

Летом 1914 г. началась мировая война, давно подготовлявшаяся буржуазией Германии, Англии, Франции, России и других империалистических стран. В течение четырех лет империалистической войны капиталисты воюющих стран посылали на убой миллионы рабочих и крестьян, одетых в солдатские шинели. Царская Россия в этой войне терпела поражения.

В то время как немцы засыпали русскую армию градом снарядов, русские солдаты оставались без снарядов. Нехватало даже винтовок. Бездарное и продажное командование, состоявшее из помещичьих сынков, губило целые армии. Некоторые царские министры и генералы по заданиям немецкой разведки способствовали поражениям царской армии. Нехватало металла для войны, топлива для промышленности, продовольствия для городов и армии.

Отсталость жел.-дор. транспорта сказалась во время войны со всей силой. Уже с первых дней войны обнаружилось, насколько не подготовлен был жел.-дор. транспорт к условиям военного времени. Главные выходы железнодорожной сети к портам на Балтийском и Черном морях вследствие блокады не могли служить для связи с внешним миром. Узкоколейная линия от Архангельска могла пропускать лишь самое незначительное количество грузов. В результате в Архангельске к осени 1915 г. скопилось такое количество грузов, что, как сообщал тогда председатель Государственной думы Родзянко, «ящики, лежавшие на земле, от тяжести положенных грузов буквально врастали в землю».

От Архангельска к Вологде и дальше к Петербургу на протяжении 1 200 *км* установилась гужевая перевозка грузов. Связь с внешним миром через Владивосток была также крайне затруднена из-за недостаточной пропускной способности Сибирской магистрали, которая не справлялась даже с перевозкой войск.

Петроград, бывший чрезвычайно важным центром военной промышленности, не мог уже получать уголь из-за границы, как это было до войны. Перед железными дорогами стала задача завоза в Петроград донецкого угля взамен импортного. Но к выполнению этой задачи железные дороги были совершенно не подготовлены вследствие недостаточной пропускной способности линий, нехватки подвижного состава и негодных методов эксплуатации.

Для выполнения воинских перевозок в первый период мобилизации было прекращено отправление коммерческих грузов. Большое число вагонов с грузами, необходимыми для промышленности и сельского хозяйства, было выгружено на первых попавшихся станциях. С самых первых месяцев войны стали резко снижаться перевозки угля, руды, нефти, хлеба и других грузов, крайне необходимых для ведения войны. К концу 1914 г. количество скопившихся неперевезенных грузов дошло до 84 тыс. вагонов. В середине 1916 г. масса неперевезенных грузов составила уже 127 тыс. вагонов.

Хозяйство жел.-дор. транспорта с каждым годом войны все больше и больше разрушалось. Имевшиеся на железных дорогах ремонтные мастерские были заняты выполнением военных заказов. В результате почти прекратился ремонт паровозов и вагонов. Уже в 1915 г. 16 — 17% всех паровозов были больными, а к концу 1916 г. число больных паровозов достигло 24 — 25% всего паровозного парка. Большая часть вагонов и паровозов была занята огромными эвакуационными перевозками вследствие отступлений из-за военных неудач. В то время как Донбасс крайне нуждался в порожняке, он взамен порожняка получал вагоны, занятые эвакуируемым имуществом и беженцами. Железные дороги не получали необходимого количества металла, леса, топлива и других материалов.

В течение войны пришлось спешно заказывать подвижной состав за границей. В США был дан заказ на постройку паровозов и большегрузных вагонов. Но они прибывали в разобранном виде во Владивосток с большим запозданием и в недостаточном количестве. Возникла необходимость спешно развернуть строительство большого числа железнодорожных линий. В начале 1916 г. была закончена перешивка на широкую колею линии Архангельск — Вологда. К концу войны была построена новая дорога на Мурманск, большая линия Сретенск — Хабаровск, установившая связь с Владивостоком по территории России, и еще ряд других линий. Однако все это уже не могло помочь, и железные дороги не справлялись даже с самыми важными перевозками для фронтов. Хищения, взяточничество и неспособность администрации еще больше ухудшали положение. Быстро надвигалась угроза остановки всего железнодорожного движения.

Война со всей тяжестью обрушилась на плечи рабочих и крестьян. В то время как трудящееся население голодало, капиталисты получали огромные прибыли.

Выход из хозяйственной катастрофы и войны мог быть осуществлен только революционным путем. В самом начале войны В. И. Ленин выдвинул лозунг превращения империалистической войны в войну гражданскую. Несмотря на жесточайшие расправы царского правительства, большевики вели революционную агитацию среди солдат на фронте, среди рабочих и, в частности, среди железнодорожников.

Все более и более широкие массы убеждались в необходимости революции. Рабочие организовывали политические стачки против войны и царского самодержавия. Поднимались крестьяне. Под влиянием большевиков, ведших работу в армии, начались выступления солдат против войны, широкие размеры приняло братание на фронтах.

Революционным выступлением рабочих и солдат в конце февраля 1917 г. царское самодержавие было свергнуто. Всюду по стране были созданы Советы рабочих и солдатских депутатов. Однако меньшевики и эсеры сделали все от них зависящее, чтобы передать власть буржуазии — Временному правительству. Наряду с Временным правительством существовала и другая власть — Советы рабочих и солдатских депутатов.



ГЛАВА II

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ ОКТЯБРЬСКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

(апрель 1917 г.—1918 г.)

Рабочие и крестьяне, осуществляя революцию, ждали прекращения войны, требовали хлеба и земли, решительных мер в борьбе с разрухой. Но буржуазия и засевшие в Советах меньшевики и эсеры не хотели разрешать ни одного из самых насущных для рабочих и крестьян вопросов. Империалистическая война продолжалась, земля попрежнему оставалась у помещиков. Никаких действенных мер не принималось против все более усиливавшейся хозяйственной разрухи и надвигавшегося голода.

3 (16) апреля из Швейцарии в Россию вернулся В. И. Ленин. Рабочие, солдаты и матросы Петрограда восторженно встретили вождя революции. 4 апреля Ленин выступил с докладом о войне и революции.

«Это были знаменитые Апрельские тезисы Ленина, давшие партии и пролетариату ясную революционную линию перехода от буржуазной революции к социалистической» [1].

«На протяжении восьми месяцев от февраля до октября 1917 года партия большевиков выполняет труднейшую задачу: она завоевывает большинство в рабочем классе, в Советах, она привлекает на сторону социалистической революции миллионы крестьян. Она вырывает эти массы из-под влияния мелкобуржуазных партий (эсеров, меньшевиков, анархистов), она шаг за шагом разоблачает политику этих партий, направленную против интересов трудящихся. Партия большевиков развертывает огромную политическую работу на фронте и в тылу, подготовляя массы к Октябрьской социалистической революции» [2].

УЧАСТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В БОРЬБЕ ЗА ПОБЕДУ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

С самого начала Февральской революции железнодорожники принимают активное участие в революционной борьбе. Железнодорожники отказались перевозить войска, предназначавшиеся для подав-

---

[1] История ВКП(б). Краткий курс, стр. 177.
[2] Там же, стр. 213.

ления восставшего Петрограда. Когда 1 (14) марта председатель Государственной думы Родзянко хотел поехать в Псков для переговоров с царем, железнодорожники потребовали у него разрешения на поездку от Совета. Совет этого разрешения не дал.

На всей сети железных дорог создавались советы, комитеты, временные бюро. Начали организовываться профессиональные союзы железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих депо, телеграфистов, кондукторов и др. Железнодорожники добивались увольнения наиболее ненавистных администраторов.

Прошло 4 месяца хозяйничания Временного правительства. Разруха в стране продолжала усиливаться. Останавливались фабрики и заводы из-за недостатка сырья и топлива. Железнодорожный транспорт расстраивался все больше и больше. Надвигался голод. Борьба рабочих с капиталистами обострялась. В деревне начались крестьянские восстания.

Возмущенные политикой буржуазного Временного правительства петроградские рабочие, солдаты и матросы 3 (16) июля вышли на демонстрацию под лозунгом перехода власти к Советам. Мирная демонстрация была расстреляна юнкерскими и офицерскими отрядами и контрреволюционными частями, вызванными Временным правительством с фронта.

Буржуазия свирепо расправлялась с революционными рабочими и крестьянами. На фронтах свирепствовали полевые суды и смертная казнь для солдат. Большевиков арестовывали и сажали в тюрьмы. Был отдан приказ арестовать Ленина. Чтобы избежать зверской расправы, Владимир Ильич вынужден был уйти в подполье, скрываясь некоторое время в шалаше близ станции Разлив в окрестностях Петрограда.

Временное правительство повело открытое наступление на железнодорожников. Особое совещание по перевозкам выступило за отмену всяких контрольных функций со стороны рабочих и служащих. Совет частных железных дорог предлагал восстановить на железных дорогах дореволюционные условия труда. Под видом борьбы за порядок, а на самом деле для расправы с революционными железнодорожниками буржуазия требовала введения на железных дорогах военного положения.

Комитеты железнодорожников лишались помещений, члены комитетов выгонялись со службы и предавались суду. Материальное положение железнодорожников ухудшалось, заработная плата резко отставала от роста роста цен на продукты. Обращения железнодорожников о повышении заработной платы решительно отвергались. Такой же линии держался и эсеро-меньшевистский исполнительный комитет железнодорожных рабочих и служащих (Викжель), избранный на Всероссийском учредительном съезде железнодорожников в июле 1917 г.

В конце июля в Петрограде в полулегальных условиях собрался VI съезд большевистской партии. Ленин находился в подполье, откуда он руководил съездом через своих соратников и учеников — Сталина, Свердлова, Молотова, Орджоникидзе. В своем докладе о политиче-

ском положении товарищ Сталин поставил вопрос о необходимости готовить вооруженное восстание для захвата власти пролетариатом. «Мирный период революции кончился, наступил период не-мирный, период схваток и взрывов...» [1].

Съезд нацелил партию на вооруженное восстание, на социалистическую революцию.

В резолюции «Об экономическом положении» Съезд дал следующую оценку хозяйственного положения страны: «В результате, после трех лет войны, экономическое положение России представляется в следующем виде: полное истощение в сфере производительного труда и дезорганизация производства, всемерное расстройство и распад транспортной сети, близкое к окончательному краху состояние государственных финансов и, как последствия всего этого, — доходящий до голода продовольственный кризис, абсолютная нехватка топлива и средств производства вообще, прогрессирующая безработица, громадное обнищание масс и т. д. Страна уже падает в бездну окончательного экономического распада и гибели» [2].

Съезд отметил, что этот кризис усиливается буржуазией, которая саботажем и локаутами сознательно способствует экономическому хаосу в целях контрреволюции. Съезд указал, что единственным выходом из критического положения является переход государственной власти в руки рабочего класса и проведение ряда решительных революционных мероприятий.

«Необходимо вмешательство в область производства в целях планомерного урегулирования производства и распределения, а также необходима национализация и централизация банкового дела, национализация ряда синдицированных предприятий (например, нефтяных, каменноугольных, сахарных, металлургических, а также транспорта)» [3].

Съезд подчеркнул значение борьбы за контроль над производством, который «должен быть развит путем постепенно осуществляемых мер в полное регулирование производства» [4].

Захватив всю власть, буржуазия стала готовиться к разгрому Советов и установлению неприкрытой контрреволюционной диктатуры. Открыто подготовлялся заговор генерала Корнилова против революции. В конце августа Корнилов двинул под командой генерала Крымова отряды из офицеров, казаков и отсталых частей войск на Петроград, чтобы задушить революцию, ликвидировать Советы и создать правительство военной диктатуры.

Партия большевиков мобилизовала против корниловских войск рабочие массы и революционные воинские части Петрограда. Железнодорожники разбирали пути и всеми мерами задерживали продвижение корниловских войск:

---

[1] Ленин, Сталин. Избранные произведения 1917 года. Партиздат, 1937, стр. 288.

[2] «ВКП (б) в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», Партиздат. 1936, ч. I, стр. 262.

[3] Там же, 262.

[4] Там же, 262—263.

Рабочие-агитаторы раскрывали солдатам корниловских войск истинные цели генеральского похода. Под влиянием большевистской агитации войска Корнилова отказались итти на революционный Петроград. Корниловский поход провалился.

Хозяйственная разруха в стране усиливалась. Расстройство транспорта увеличивалось. Временное правительство не в состоянии было задержать развал транспорта. Репрессии усиливались, заработная плата не повышалась, хотя цены все возрастали. Буржуазия срывала продовольственное снабжение железнодорожников. Директор Московско-Казанской ж. д. фон-Мекк, расстрелянный впоследствии как организатор вредительства на железных дорогах, задерживал срочные кредиты на закупку товаров в целях подрыва продовольственного дела.



Задержка эшелона генерала Крымова

Росло количество невывезенных грузов. Летом 1917 г. во Владивостоке скопилось 43 млн. пудов грузов. Вместо назначенной нормы в 150 вагонов ежедневно подавалось под погрузку только 30 вагонов. Такое же положение было и в другом порту, связывавшем Россию с внешним миром, — в Архангельске, где невывезенных грузов скопилось 30 млн. пудов, в том числе 12 млн. пудов военных грузов.

Катастрофически падала работа железных дорог. Среднесуточная погрузка за 9 месяцев 1917 г. составляла 19,5 тыс. вагонов — на 22% меньше, чем в 1916 г. В октябре уже грузили только 16,6 тыс. вагонов — на 34% меньше, чем в 1916 г.

Экономическое положение в стране все более и более ухудшалось. Буржуазия проводила в жизнь свой зверский план подавления ре-

волюции путем организации голода, усиления экономического развала в стране.

Срывая снабжение населения, буржуазия скрывала запасы, требовала повышения цен. Безудержно развивалась спекуляция. Саботаж капиталистов быстро сказался в сильном сокращении выплавки металла, добычи угля, в закрытии целого ряда предприятий. Продовольственное снабжение все больше ухудшалось. Повсеместно были уменьшены нормы выдачи хлеба. Цены на хлеб были удвоены. Экономическая разруха усугублялась все более усиливающимся расстройством транспорта. На страну надвигалась катастрофа.

В сентябре 1917 г. В. И. Ленин писал: «России грозит неминуемая катастрофа. Железнодорожный транспорт расстроен неимоверно и расстраивается все больше. Железные дороги встанут. Прекратится подвоз сырых материалов и угля на фабрики. Прекратится подвоз хлеба. Капиталисты умышленно и неуклонно саботируют (портят, останавливают, подрывают, тормозят) производство, надеясь, что неслыханная катастрофа будет крахом республики и демократизма, Советов и вообще пролетарских и крестьянских союзов, облегчая возврат к монархии и восстановление всевластия буржуазии и помещиков» [1].

По всей стране поднялась мощная волна стачек. Широко захватило стачечное движение и железнодорожников, несмотря на попытки викжельцев удержать железнодорожников от забастовок. Бедственное положение железнодорожников достигло крайних пределов. Напор широких железнодорожных масс был настолько силен, что даже соглашательский Викжель вынужден был объявить на 23 сентября забастовку на всех железных дорогах. Забастовка началась в назначенный день. Буржуазная и эсеро-меньшевистская пресса пыталась убедить население, что в забастовке виноваты железнодорожники, а не Временное правительство. Только партия большевиков оказала существенную помощь железнодорожникам.

Центральный комитет большевиков обратился ко всем трудящимся с воззванием: «На помощь железнодорожникам».

В этом воззвании говорилось, что ответственность за забастовку целиком падает на Временное правительство. Оно провоцировало голодающих железнодорожников, которые в течение всей революции развивали самоотверженную работу и обнаружили свою героическую преданность революции в грозные дни корниловщины. В воззвании указывалось, что буржуазная печать и ее подголоски подняли бешеную травлю забастовщиков, науськивают на железнодорожников темные слои мещанства, офицерство, подготовляя военную расправу над железнодорожниками. Воззвание призывало «все организации и всех членов нашей партии немедленно приложить усилия к тому, чтобы железнодорожники не оказались изолированными и подавленными» [2].

Временное правительство вынуждено было пойти на уступки:

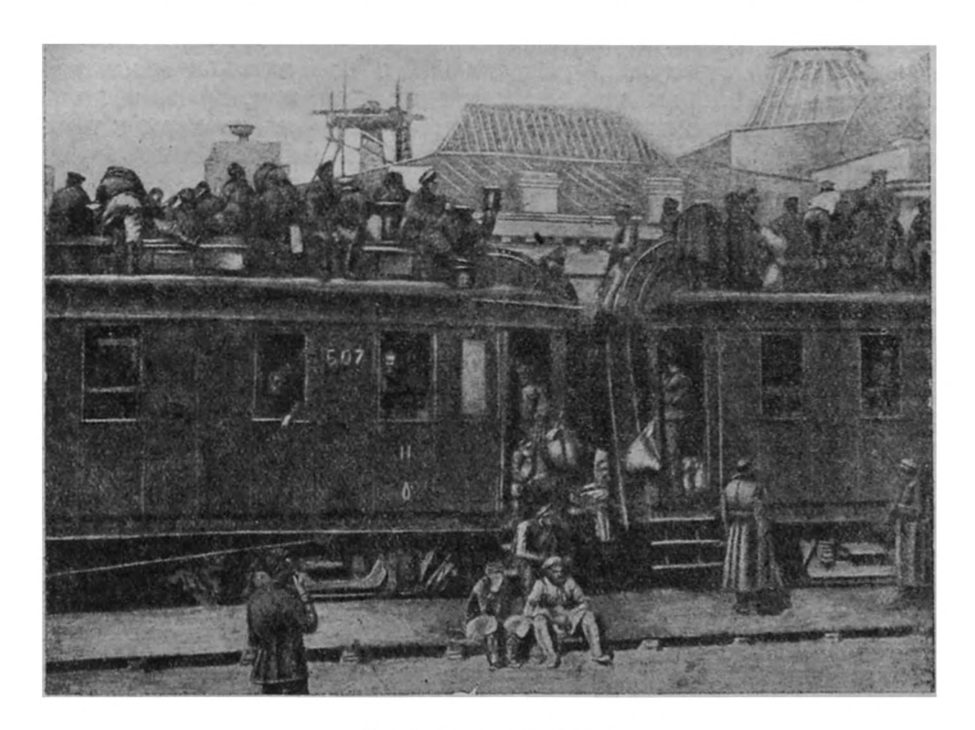
---

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXI, стр. 159.
[2] «Рабочий путь» № 20 за 1917 г.

25 сентября оно сообщило о своем согласии пересмотреть ставки железнодорожников и прекратить гонения на органы союза по дорогам.

В. И. Ленин, спустя несколько дней после сентябрьской забастовки, в статье «Кризис назрел», анализируя обстановку в стране, писал:

«А к числу симптомов, имеющих не только симптоматическое, но и весьма реальное значение, надо отнести еще тот, что имеющие гигантское общеэкономическое и общеполитическое и военное значение



Разруха на транспорте

армии железнодорожников и почтовых служащих продолжают быть в остром конфликте с правительством...» [1].

Широкие массы пролетариата на собственном опыте все более и более убеждались, что спасти революцию может только решительная борьба за свержение буржуазного правительства Керенского и переход власти к Советам. Целый ряд резолюций рабочих собраний говорил об этом. Четырехтысячный коллектив рабочих вагонных и паровозных мастерских Александровского завода в Петрограде в своей резолюции говорил:

«Революция погибнет, если власть не возьмут рабочие, солдаты

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXI, стр. 238.

и крестьяне в лице Советов. Поэтому от предстоящего съезда Советов мы требуем провозглашения власти Советов.

В сознании того, что революция переживает страшные дни, мы заявляем: в борьбе за власть, в борьбе за победу революции Советы могут рассчитывать на нашу безусловную и решительную поддержку»:

Центральный комитет большевистской партии на своем историческом заседании 10 (23) октября 1917 г. принял решение о вооруженном восстании. На расширенном заседании ЦК 16 (29) октября был избран Партийный центр по руководству восстанием во главе с товарищем Сталиным. Предатели революции Зиновьев и Каменев через печать выдали буржуазии решение ЦК о вооруженном восстании. Предатель Троцкий выболтал врагам срок восстания. Временное правительство, узнав о плане восстания, стало принимать меры к тому, чтобы предупредить восстание и разгромить партию большевиков. Однако сломить революционный подъем масс оно было не в силах. Под руководством Ленина и Сталина большевистский ЦК решительно проводил в жизнь решение о восстании.

Гений революции В. И. Ленин, развивая учение Маркса о вооруженном восстании как об искусстве, давал указания: «Комбинировать наши три главные силы: флот, рабочих и войсковые части так, чтобы непременно были заняты и ценой каких угодно потерь были удержаны: а) телефон, б) телеграф, в) железнодорожные станции, г) мосты в первую голову» [1].

24 октября (6 ноября) 1917 г. началось восстание в Петрограде. По зову большевистской партии выступила Красная гвардия, поднялись революционные солдаты и моряки Кронштадта.

25 октября (7 ноября) на заседании Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов В. И. Ленин заявил: «Товарищи! Рабочая и крестьянская революция, о необходимости которой все время говорили большевики, совершилась...

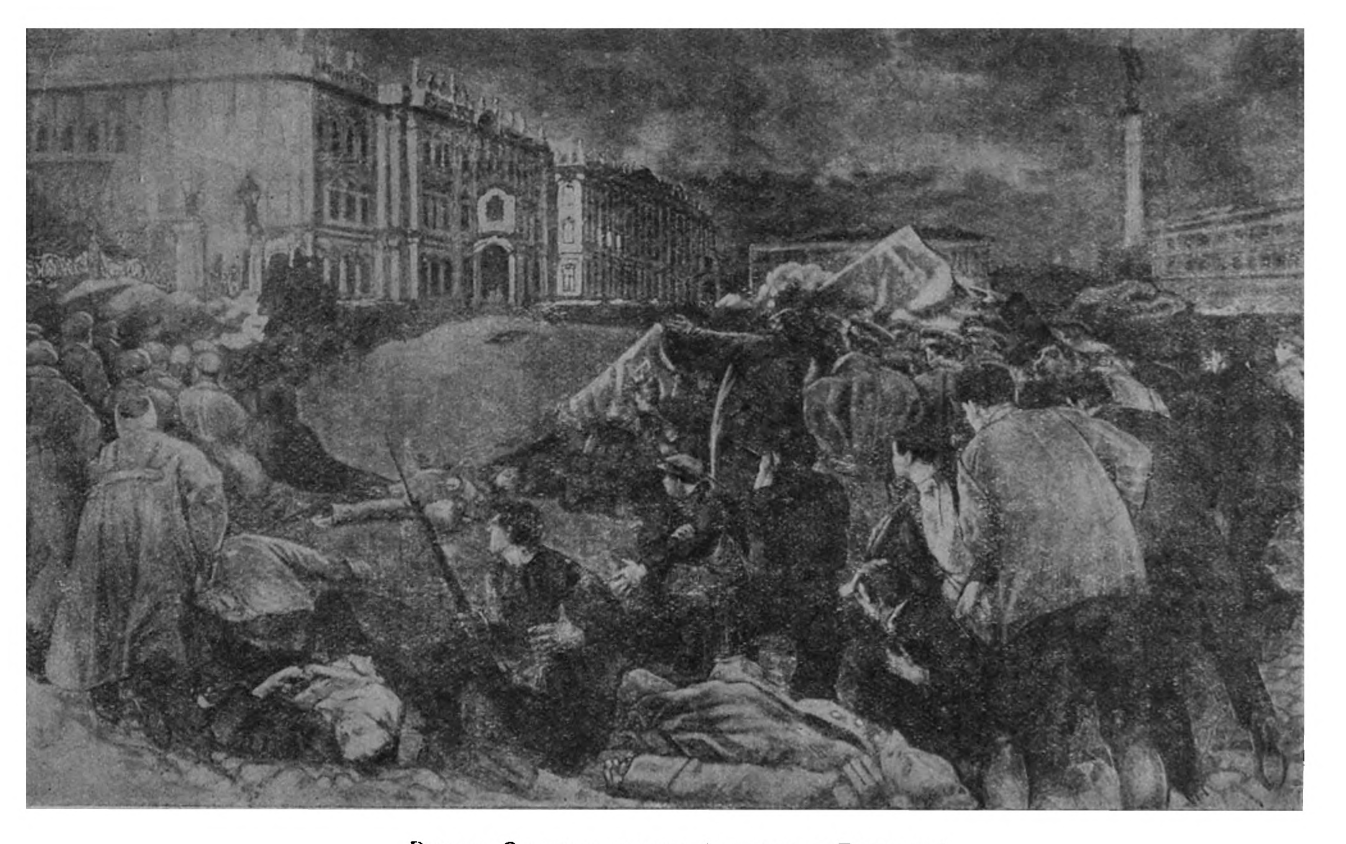
Отныне наступает новая полоса в истории России, и данная третья русская революция должна в своем конечном итоге привести к победе социализма»[2].

В великие дни Октябрьской социалистической революции рабочие-железнодорожники сыграли крупную роль. Отряды железнодорожников в Петрограде и в Москве с оружием в руках боролись против Временного правительства — правительства капиталистов и помещиков. Они помогли петроградским рабочим и солдатам разбить войска Керенского и Краснова. На железных дорогах создавались ревкомы. Отряды железнодорожной Красной гвардии руководили движением поездов, доставляли оружие восставшим рабочим.

Предатели из Викжеля остались верны себе. Под флагом «нейтралитета» они пытались помешать отправке отрядов Красной гвардии и революционных войск из Петрограда на помощь Москве, где мень-

---

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXI, стр. 320.
[2] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXII, стр. 4.



Взятие Зимнего дворца (с картины Горелова)

шевики и эсеры вместе с белогвардейцами и юнкерами начали вооруженную борьбу против рабочих и солдат. Вопреки контрреволюционной позиции Викжеля, рабочие и служащие Николаевской (ныне Октябрьской) ж. д. перевезли на помощь Москве целый ряд воинских поездов с красногвардейцами, матросами и солдатами.

Железнодорожники не пропускали эшелонов, направлявшихся из ставки главнокомандующего в Москву на помощь контрреволюции. Железнодорожники задерживали поезда, разбирали пути, загоняли составы белых в тупики, вели агитацию среди солдат. На Александровской ж. д. были задержаны 17 эшелонов драгун, казаков и гусар. На Северной, Курской, Киево-Воронежской, Павелецкой ж. д. также были остановлены войска, двинутые ставкой на подавление восстания в Москве. Под влиянием большевистской агитации эти войска переходили на сторону революции.

Из пролетарских районов области — из Серпухова, Подольска, Павловской слободы, Щелкова, Клина, Иванова, Люберец, Александрова, Мытищ и т. д. — железнодорожники срочно перевозили подкрепления для Москвы. Контрреволюция в Москве была раздавлена.

«С октября 1917 года по январь—февраль 1918 года советская революция успела распространиться по всей стране. Распространение власти Советов по территории громадной страны шло таким быстрым темпом, что Ленин назвал его «триумфальным маршем» Советской власти.

Великая Октябрьская социалистическая революция победила»[1].

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ПОСЛЕ ПОБЕДЫ ОКТЯБРЬСКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

Великая Октябрьская социалистическая революция коренным образом изменила социально-экономическую природу железных дорог. С первого же дня Октябрьской революции бывшие казенные железные дороги перешли в руки пролетарского государства. На частных железных дорогах, так же как и в промышленных предприятиях, был введен декретом СНК от 14 ноября 1917 г. рабочий контроль над производством, куплей, продажей и хранением продуктов и сырых материалов, над финансовой стороной предприятий. Рабочий контроль обеспечивал планомерное регулирование народного хозяйства и являлся для рабочих школой управления хозяйством. Рабочий контроль сыграл большую роль в подготовке национализации промышленности и транспорта.

Старая руководящая верхушка из б. Министерства путей сообщения и из дирекций дорог встала на путь саботажа, на путь борьбы с Советской властью. Вся высшая администрация Николаевской ж. д.

---

[1] История ВКП(б). Краткий курс, стр. 202.

во главе с начальником дороги бежала. В декабре началась забастовка чиновников б. Министерства путей сообщения.

Капиталисты не желали подчиняться рабочему контролю, пытались изымать капиталы из предприятий, останавливать производство. Органы рабочего контроля решительно боролись против этих попыток. В ответ на саботаж капиталистов пролетарское государство национализировало отдельные предприятия. Так, еще в начале 1918 г. решением правительства была национализирована бывшая частная Кулундинская ж. д., которую ее владельцы довели до банкротства.

Организации железнодорожников, сосредоточившие в своих руках руководство хозяйством железных дорог, провели большую работу по предотвращению окончательного развала транспорта.

Доставшиеся молодой Советской республике железные дороги находились в тяжелом состоянии. Число больных паровозов достигло к октябрю 1917 г. 30% паровозного парка. Резко возросло количество больных вагонов. Среднесуточный пробег паровоза по сравнению с 1916 г. уменьшился на 17,6%. Оборот вагона возрос до 13,5 суток. Нехватало топлива для паровозов. Запасы угля на железных дорогах упали до 238 тыс. *т* против 438 тыс. *т* в январе 1917 г. Острый недостаток металла и других необходимых материалов задерживал ремонт подвижного состава.

С первых же дней советской власти В. И. Ленин уделяет огромное внимание борьбе с транспортной разрухой, призывая массы железнодорожников к созданию на транспорте революционного порядка.

25 декабря в Петрограде открылся Чрезвычайный всероссийский съезд железнодорожных рабочих и мастеровых. Съезд был созван по инициативе профсоюзов железнодорожников Петроградского и Московского узлов. На съезде присутствовало около 300 делегатов, главным образом большевиков.

На этом съезде выступил В. И. Ленин. Он призывал железнодорожников к борьбе против транспортной разрухи.

«Вы знаете, — говорил Владимир Ильич, — как тяжела для страны железнодорожная разруха, усугубляемая саботажем верхушек чиновничества. Вы знаете, что железнодорожная разруха делает невозможным правильный обмен между городом и деревней, который так необходим для урегулирования продовольственного дела. И чтоб урегулировать железнодорожное сообщение, нам необходима ваша помощь, товарищи. Только общими усилиями с вами мы сумеем сломать беспорядок и укрепить власть рабочих, солдат и крестьян»[1].

Съезд выразил недоверие Викжелю и принял резолюцию, выражающую полное доверие советскому правительству. Съезд избрал 73 делегатов на предстоящий общежелезнодорожный съезд, дав им наказ выступить на съезде с советской платформой.

На железнодорожном съезде в январе 1918 г. большевистская часть съезда порвала с меньшевиками и эсерами и оформилась в Чрезвы-

---

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXII, стр. 135 — 136.

чайный всероссийский железнодорожный съезд рабочих, мастеровых и служащих. На этом съезде В. И. Ленин выступил с докладом от Совета народных комиссаров.

Обрисовав политическую обстановку в стране, Владимир Ильич перешел к задачам железнодорожников.

«Вы знаете, — сказал он, — сколько подкупа, обмана, спекуляций висит около каждой узловой станции, вы знаете, как бросаются миллионы эксплуататорами для того, чтобы попортить транспорт, чтобы загнать вагоны туда, где их не найдешь. Это все делается для того, чтобы усилить голод и натравить народ на Советскую власть. Но вы все знаете, что если большинство железнодорожных организаций объединится и поставит своей задачей поддержку Советской власти, то только тогда все жулики, саботажники, капиталисты и эксплуататоры, весь этот пережиток буржуазного общества будет сметен беспощадной борьбой, и только тогда будет возможно организовать правильное железнодорожное хозяйство и получить полное освобождение рабочих, солдат и крестьян от власти угнетателей, только тогда мы получим социализм» [1].

Съезд принял новый тариф заработной платы железнодорожных рабочих и служащих, вскоре утвержденный Советской властью, принял Положение об управлении железными дорогами. Съезд избрал центральный орган—Всероссийский исполнительный комитет союза железнодорожников (Викжедор).

24 декабря 1917 г. был издан декрет за подписями Ленина и Свердлова о введении 8-часового рабочего дня на транспорте и нормах оплаты труда железнодорожников.

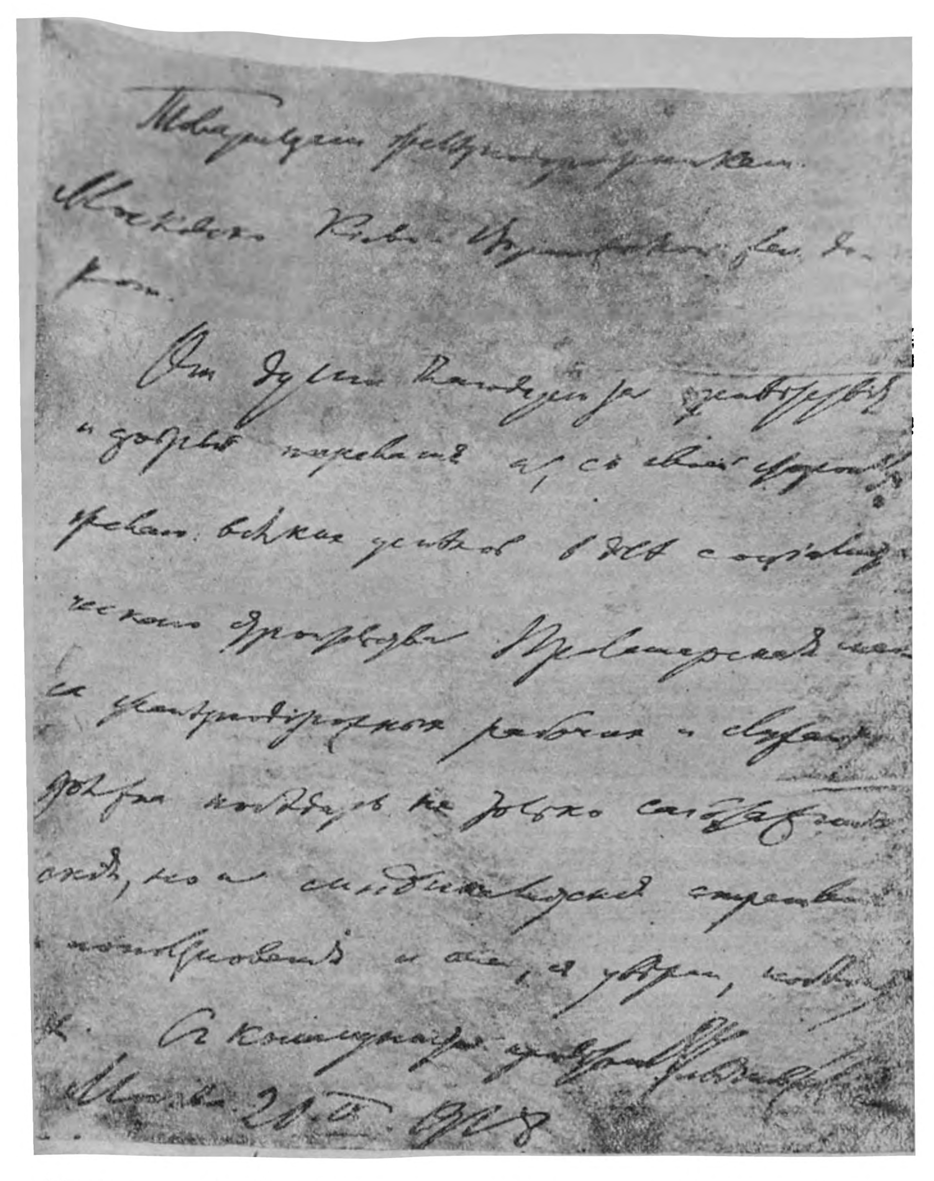
Центральной задачей в этот период стала борьба за трудовую дисциплину. Строгое соблюдение трудовой дисциплины, установление единоначалия и борьба с мелкобуржуазной стихией, распущенностью и недисциплинированностью имели особо важное значение на железнодорожном транспорте.

В своей замечательной работе «Очередные задачи Советской власти» В. И. Ленин писал: «...беспрекословное подчинение единой воле для успеха процессов работы, организованной по типу крупной машинной индустрии, безусловно необходимо. Для железных дорог оно необходимо вдвойне и втройне» [2].

Огромное значение в деле организации управления железными дорогами имел ленинский железнодорожный декрет от 23 марта 1918 г. «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности». В основу декрета были взяты следующие положения, внесенные Лениным: «1) Большая централизация. 2) Назначение отдельных ответственных лиц—исполнителей в каждом местном центре по выбору железнодорожных организаций. 3) Беспрекословное исполнение их приказаний. 4) Диктаторские права отрядов военной охраны по обеспечению порядка. 5) Меры к немедленному учету подвижного

---

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXII, стр. 237—238.
[2] Там же, стр. 462.



Приветствие В. И. Ленина железнодорожникам Московско-Киево-Воронежской ж. д.

«Товарищам железнодорожникам Московско-Киево-Воронежской жел. дороги

От души благодарю за приветствия и добрые пожелания и, со своей стороны, желаю всяких успехов в деле социалистического строительства. Пролетарская масса железнодорожных рабочих и служащих должна победить не только саботажнические, но и синдикалистские стремления и поползновения и она, я уверен, победит их.

С коммунистич. приветом В. Ульянов (Ленин).

Москва. 20/IX 1918».

состава и его размещения. 6) Меры к созданию технического отдела. 7) Топливо.» [1].

Этот декрет имел исключительное значение для борьбы с мелкобуржуазной распущенностью, которая на транспорте сказывалась особенно остро. Как писал Ленин, «элемент «управленческий» поставляет саботажников, взяточников в большом обилии; элемент пролетарский в его лучшей части борется за дисциплину; но среди того и другого элементов, конечно, много колеблющихся, «слабых», неспособных противостоять соблазну спекуляции, взятки, личной выгоды, покупаемой ценой порчи всего аппарата, от правильной работы которого зависит победа над голодом и безработицей» [2].

Против железнодорожного декрета с целью срыва его выступили меньшевики и левые эсеры.

«Среди левых эсеров, — писал в связи с этим В. И. Ленин, — кое-где развивалась прямо хулиганская, т. е. апеллирующая к дурным инстинктам и к мелко-собственническому стремлению «урвать», агитация против декрета о диктаторстве» [3].

Бешено сопротивлялись проведению декрета злейшие враги революции — меньшевики, эсеры, Бухарин и его группа «левых коммунистов». Как выяснилось много позднее, в это время Бухарин и возглавляемая им группа «левых коммунистов», совместно с Троцким и «левыми» эсерами организовали контрреволюционный заговор, намереваясь арестовать и убить вождей революции—Ленина, Сталина, Свердлова.

На заседании ВЦИК 29 апреля 1918 г. В. И. Ленин разоблачил вражескую позицию Бухарина, Мартова и «левых» эсеров. Ленин говорил, что железнодорожный декрет «опирается на ту массу рабочих, которая верна самой строгой дисциплине, которую нужно объединить единоличной властью, которую Советы назначают и которую Советы смещают, и требуют во время работы, во время труда беспрекословного исполнения в процессе, когда нужно, чтобы крупное производство работало, как машина, и чтобы в это время тысячи людей руководились одной только волей, подчинялись бы приказу одного советского руководителя» [4].

Рабочий класс приобретал все больший опыт в руководстве хозяйством. Все большее и большее число предприятий национализировалось пролетарским государством. От рабочего контроля рабочий класс переходил к управлению производством. Крупнейшим политическим актом советского правительства явился декрет о национализации от 28 июня 1918 г. По этому декрету все крупнейшие предприятия промышленности, местного благоустройства и жел.-дор. транспорта были объявлены собственностью Советской республики. Таким образом, прежние частные железные дороги наряду с другими крупными предприятиями стали всенародным достоянием.

---

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXII, стр. 622. Протокол СНК № 77, 18 марта 1918 г.

[2] Там же, стр. 461.

[3] Там же, стр. 461.

[4] Там же, стр. 497.



ГЛАВА III

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД ИНОСТРАННОЙ ВОЕННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ И ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

(1918—1920 годы)

Упрочение и успехи Советской власти вызвали величайшую тревогу среди империалистов Запада, особенно Антанты. Еще бо́льшую тревогу они вызвали в рядах свергнутых классов — помещиков и капиталистов. В первой половине 1918 г. иностранные и внутренние антисоветские силы объединились для совместного нападения на Советскую республику и свержения Советской власти.

Защитники буржуазно-помещичьего строя, агенты иностранного капитала — генералы Краснов, Каледин, Алексеев, Корнилов, Колчак, Деникин, Врангель, Юденич и др. повели мятежную войну, пытаясь свергнуть власть Советов и восстановить господство буржуазии и помещиков. Свыше 700 тыс. солдат белогвардейских войск мобилизовала внутренняя контрреволюция. Около 400 тыс. солдат, вооруженных мощной военной техникой, бросили иностранные империалисты на Советскую республику.

«Белоруссия и Украина, Северный Кавказ и Закавказье, Поволжье и Средняя Азия, Урал, Западная и Восточная Сибирь, Забайкалье и Дальний Восток, Курск, Воронеж, Орел и непосредственные подступы к самому Ленинграду — все эти районы и города полыхали в пожарище войны, поливались священной кровью наших рабочих и крестьян» [1].

В огне битв гражданской войны, в условиях голода и разрухи, партия большевиков под руководством Ленина и Сталина создала могучую, дисциплинированную, победоносную Рабоче-крестьянскую Красную армию, разгромившую российских контрреволюционеров и иностранных интервентов. Уже к весне 1919 г. в рядах Красной армии было 1 400 тыс. бойцов, к осени — 2 500 тыс. и к концу года — 3 млн. человек.

«Большевистская партия поднимает рабочих и крестьян на отечественную войну против иностранных захватчиков и

[1] К. Ворошилов. XX лет Рабоче-крестьянской Красной армии и военно-морского флота. Воениздат, 1938, стр. 7.

буржуазно-помещичьей белогвардейщины. Советская республика и ее Красная армия разбивают одного за другим ставленников Антанты — Колчака, Юденича, Деникина, Краснова, Врангеля, вышибают из Украины и Белоруссии еще одного ставленника Антанты — Пилсудского и, таким образом, отбивают иностранную военную интервенцию, изгоняют вон ее войска из пределов Советской страны»[1].

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ПОБЕД КРАСНОЙ АРМИИ

Огромные и очень ответственные задачи стали перед жел.-дор. транспортом в годы гражданской войны. В отличие от мировой империалистической войны гражданская война носила по преимуществу маневренный, а не позиционный характер. Линии фронтов быстро менялись. Железные дороги должны были обеспечить быстрые переброски войск с одного фронта на другой или в пределах одного и того же фронта, доставку боевых и всякого рода других припасов, эвакуировать раненых и больных, вывозить ответственное имущество и грузы из угрожаемых районов. 70% всего состава Красной армии перебрасывалось по железным дорогам между многочисленными фронтами гражданской войны. Успех многих больших и малых операций Красной армии зависел от работы железных дорог.

Помимо чисто воинских перевозок, железные дороги должны были подвозить сырье и топливо для фабрик и заводов, развозить продукты промышленности, перевозить продовольствие для городского населения.

Гражданская война происходила, в особенности в первый ее период, преимущественно вдоль важнейших железнодорожных магистралей. Интервенты и белогвардейцы приняли все меры к тому, чтобы захватить ряд наиболее важных магистралей.

Используя брестлитовское предательство Троцкого и его сподручных, германские империалисты в феврале 1918 г. двинули свои войска на Украину. Весь украинский народ поднялся против иноземного ига. В середине июля 1918 г. вспыхнула Всеукраинская железнодорожная забастовка, направленная против оккупантов. Восстания украинских рабочих и крестьян непрерывно продолжались. В Германии разразилась революция. Осенью 1918 г. германские войска вынуждены были покинуть Украину.

В конце мая 1918 г. по директиве Антанты произошло восстание чехословацкого корпуса. Железнодорожная магистраль Пенза — Сызрань — Самара — Челябинск — Омск — Новосибирск — Иркутск оказалась в руках чехословаков. В Мурманске, Архангельске и в Закавказье высадились английские войска. Японцы высадили войска во Владивостоке и захватили Приморье.

Учитывая исключительное значение жел.-дор. транспорта, английские, французские, японские, германские шпионы и диверсанты,

---

[1] История ВКП(б). Краткий курс, стр. 236.

плетя сеть заговоров, организовывая восстания против советской власти, особое внимание уделяли диверсиям на жел.-дор. транспорте.

БЕРЕГИТЕСЬ ШПИОНОВ!

Смерть шпионам!

Наступление белогвардейцев на Петроград с очевидностью доказало, что во всей прифронтовой полосе, в каждом крупном городе у белых есть широкая организация шпионажа, предательства, взрыва мостов, устройства восстаний в тылу, убийства коммунистов и выдающихся членов рабочих организаций.

Все должны быть на посту.

Везде удвоить бдительность, обдумать и провести самым строгим образом ряд мер по выслеживанию шпионов и белых заговорщиков и по поимке их.

Железнодорожные работники и политические работники во всех без из'ятия воинских частях в особенности обязаны удвоить предосторожности.

Все сознательные рабочие и крестьяне должны встать грудью на защиту Советской власти, должны подняться на борьбу с шпионами и белогвардейскими предателями. Каждый пусть будет на сторожевом посту — в непрерывной, по военному организованной связи с комитетами партии, с Ч. К., с надежнейшими с опытнейшими товарищами из Советских работников.

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны **В Ульянов (Ленин).**

Наркомвнудел **Ф. Дзержинский.**

Телеграмма „Берегитесь шпионов"

Крупный заговор был организован главой английской миссии в Москве Локкартом. Планы заговора обсуждались на совещаниях иностранных дипломатических представителей. Заговорщики ставили

своей целью, в контакте с Троцким, Бухариным и их приверженцами, сорвать Брестский мир, свергнуть Советскую власть и вернуть власть буржуазии и помещикам. Готовя восстания в различных городах, заговорщики организовывали взрывы мостов, разрушали железнодорожные линии.

Участник одного из таких совещаний иностранных консулов в августе 1918 г. француз Ренэ Маршан впоследствии писал следующее:

«Я узнал, что один английский агент подготовлял разрушение железнодорожного моста через реку Волхов, недалеко от Званки. Достаточно бросить взор на географическую карту, чтобы убедиться, что разрушение этого моста равносильно обречению на полный голод Петрограда. В таком случае город фактически оказался бы отрезанным от всяких сообщений с Востоком, откуда прибывает хлеб, и без того недостаточный для существования. По этому поводу один французский агент присовокупил, что им уже сделана попытка взорвать Череповецкий мост, что привело бы продовольствование Петрограда к таким же гибельным последствиям, как и разрушение моста у Званки, так как Череповец расположен на линии, соединяющей Петроград с восточными областями. Затем шла речь о разрушении рельс на разных линиях».

Гнусные замыслы контрреволюционных заговорщиков были раскрыты и пресечены славной ВЧК под руководством замечательного большевика — незабвенного Феликса Эдмундовича Дзержинского.

Наиболее опасное положение создалось к осени 1918 г. под Царицыным (Сталинградом), где могли сомкнуться силы белогвардейцев, наступавшие с юга и востока. Находившийся в то время в Царицыне в качестве руководителя всем продовольственным делом Юга России товарищ Сталин становится во главе обороны Царицына. Под его руководством Царицын за короткое время был превращен в неприступную крепость. Твердой рукой товарищ Сталин наводит порядок на железных дорогах, от работы которых зависят и переброска войск и подвоз продовольствия.

В одной из своих телеграмм в Москву В. И. Ленину товарищ Сталин писал: «Железнодорожный транспорт совершенно разрушен стараниями множества коллегий и ревкомов. Я принужден поставить специальных комиссаров, которые уже вводят порядок, несмотря на протесты коллегий. Комиссары открывают кучу паровозов в местах, о существовании которых коллегии не подозревают. Исследование показало, что в день можно пустить по линии Царицын — Поворино — Балашов — Козлов — Рязань — Москва восемь и более маршрутных поездов.

Сейчас занят накоплением поездов в Царицыне. Через неделю объявим «хлебную неделю» и пустим сразу около миллиона пудов...».

Наступавшие на Царицын белогвардейские войска генерала Краснова были разгромлены и отброшены далеко за Дон.

Победив Германию и Австрию, государства Антанты усилили интервенцию.

«Весной 1919 г. против Советской России был задуман комбинированный поход Колчака — Деникина — Юденича. Главный удар должен был нанести Колчак, с которым Деникин надеялся соединиться в Саратове для совместного наступления на Москву с востока. Юденичу был предоставлен вспомогательный удар по Петрограду» [1].

На шести фронтах вынуждена была бороться в то время молодая Советская республика. Чтобы обеспечить маневренную способность Красной армии в этих условиях, от железнодорожников требовалось максимальное напряжение всех сил. В тот период железнодорожный транспорт выполнил большую работу по военным перевозкам. По железным дорогам из северных и центральных губерний перебрасывались к фронтам войска, различное боевое снаряжение и т. д.

В апреле 1919 г. Красная армия нанесла Колчаку серьезное поражение. Колчаковская армия откатилась от Волги к Уралу. Центральный комитет партии отклонил подозрительный план Троцкого, предлагавшего остановиться перед Уралом. Этот план дал бы возможность Колчаку использовать Сибирь, промышленность и железнодорожную сеть Урала и при помощи японцев и англичан снова стать на ноги. Продолжая наступление, Красная армия полностью разгромила Колчака и освободила от белых Урал и Сибирь.

Опасное положение, создавшееся летом 1919 г. под Петроградом вследствие наступления Юденича, было ликвидировано в короткий срок.

К осени 1919 г. Антанта организует новый поход на Советскую Россию.

«Поход этот был также комбинированный, ибо он предполагал совместное нападение Деникина, Польши, Юденича (Колчак был сброшен со счета). Центр тяжести похода лежит на этот раз на юге, в районе Деникина» [2].

Белогвардейская армия Деникина, хорошо снабженная Антантой, захватив Донбасс, осенью 1919 г. взяла Курск, Орел и готовилась захватить Тулу, а затем и Москву. В то же время Юденич вторично начал наступление на Петроград. Обстановка осложнялась чрезвычайно острым продовольственным положением и отсутствием топлива.

Организация разгрома Деникина была поручена Центральным комитетом партии товарищу Сталину. В письме к Ленину товарищ Сталин вскрыл всю гибельность плана Троцкого, предлагавшего вести наступление на Новороссийск от Царицына через донские степи и в условиях полного бездорожья.

«Именно поэтому, — писал товарищ Сталин, — необходимо теперь же, не теряя времени, изменить уже отмененный практикой старый план, заменив его планом основного удара через Харьков—Донецкий бассейн на Ростов: во-первых, здесь мы будем иметь среду не враждебную, наоборот, — симпатизирующую нам, что облегчит наше продвижение; во-вторых, мы получаем важнейшую железно-

---

[1] И. Сталин. Статьи и речи об Украине, Партиздат, 1936, стр. 81.
[2] Там же, стр. 91.

дорожную сеть (донецкую) и основную артерию, питающую армию Деникина, — линию Воронеж — Ростов... в-третьих, этим продвижением мы рассекаем армию Деникина на две части, из коих Добровольческую оставляем на съедение Махно, а казачьи армии ставим под угрозу захода им в тыл; в-четвертых, мы получаем возможность поссорить казаков с Деникиным, который (Деникин) в случае нашего успешного продвижения постарается передвинуть казачьи части на запад, на что большинство казаков не пойдет... в-пятых, мы получаем уголь, а Деникин остается без угля. С принятием этого плана нельзя медлить...» [1].



М. И. Калинин среди железнодорожников в 1920 г.

Этот замечательный план разгрома Деникина был блестяще осуществлен под руководством товарища Сталина.

Железные дороги должны были обеспечить в самый короткий срок большие перевозки войск. Из петроградского района перебрасывается латышская дивизия (90 эшелонов), 45-я стрелковая дивизия, 1-й полк коммунаров и эстонская бригада. По различным железнодорожным линиям шли воинские поезда на Деникинский фронт. Разгромленные войска контрреволюции покатились к югу. В начале 1920 г. вся Украина и Северный Кавказ были освобождены от белых.

---

[1] К. Е. Ворошилов: Сталин и Красная Армия. Воениздат, 1937, стр. 24 — 25.

На помощь Петрограду против Юденича были брошены по железным дорогам тысячи бойцов — из Москвы, Тулы, Смоленска, Твери, Новгорода и других районов. Юденич был разбит наголову. Железные дороги с честью справились с перевозкой войск. По Николаевской (Октябрьской) ж. д. воинские эшелоны шли со средней скоростью 500 *км* в сутки. Участковая скорость составляла 21 *км* в час.

Весной 1920 г. Антанта решила предпринять еще одну попытку интервенции против Советской республики. «На этот раз интервенты решили использовать, с одной стороны, Пилсудского, буржуазного контрреволюционного националиста, фактического



Коммунистический железнодорожный отряд

главу польского государства, и, с другой стороны, генерала Врангеля, собравшего в Крыму остатки деникинской армии и угрожавшего оттуда Донбассу, Украине» [1].

В апреле 1920 г. польские войска захватили Киев. В то же время перешел в наступление Врангель.

Против белополяков были двинуты со всех фронтов войска Красной армии. Свыше 900 одних только оперативных эшелонов было переброшено на западный фронт и свыше 400 — на юго-западный. Красная армия в мощном контрнаступлении разгромила белополяков, пройдя с боями в течение 40 дней 640 *км*.

За время с июля по октябрь на фронт против Врангеля было переброшено 586 оперативных эшелонов. Красная армия взяла Перекоп и очистила Крым.

Врангель был сброшен в Черное море.

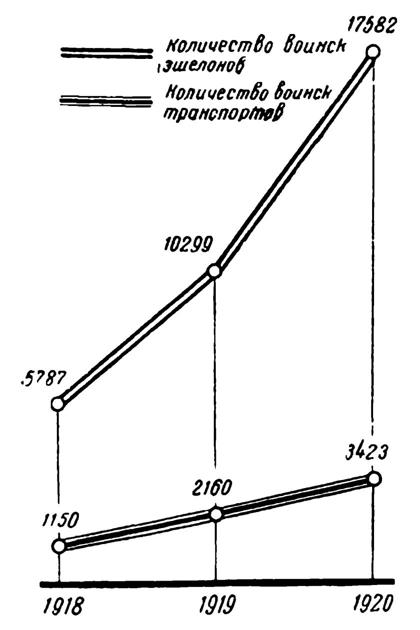
В годы гражданской войны от жел.-дор. транспорта требовалось огромное напряжение, чтобы в труднейших условиях обеспечить бесперебойные перевозки, необходимые для Красной армии. 80%

---

[1] История ВКП(б). Краткий курс, стр. 230.

всей сети железных дорог были втянуты в районы активных боевых действий. Эксплуатационная длина сети железных дорог в связи с захватом территории Советской республики армиями контрреволюционных генералов и интервентов значительно колебалась в период гражданской войны. В начале 1917 г. эксплуатационная длина сети железных дорог составляла 63,2 тыс. *км*, в 1918 г. она сократилась до 26,1 тыс. *км*, упав до 22,1 тыс. *км* в октябре. С разгромом интервентов и белогвардейцев и постепенным освобождением территории республики сеть железных дорог стала увеличиваться. В 1919 г. она составляла 29,5 тыс. *км*, к 1921 г. она достигла 53,3 тыс. *км*.

Воинские перевозки в годы гражданской войны



Железнодорожный транспорт находился в тяжелом состоянии. Росло количество больных паровозов и вагонов, нехватало материалов для ремонта, ощущался острый недостаток топлива. Отступая, белогвардейцы и интервенты разрушали путь, взрывали мосты, водокачки, разрушали станции, вокзалы, депо.

Несмотря на тяжелое положение транспорта, воинские перевозки по железным дорогам в период гражданской войны непрерывно возрастали.

Как росли перевозки по годам, можно видеть из диаграммы.

Эти цифры показывают огромный рост воинских перевозок. Железнодорожники проявили исключительный героизм, обеспечивая доставку частей Красной армии, снабжения и продовольствия. Железнодорожники создавали ударные отряды, водили бронепоезда, активно участвовали в боевых действиях.

БОРЬБА ПАРТИИ ЗА ПРЕОДОЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ РАЗРУХИ

Наряду с воинскими перевозками перед железными дорогами в годы гражданской войны стояли серьезнейшие задачи по обеспечению подвоза продовольствия и топлива к городам и промышленным пунктам.

Партия, Ленин и Сталин уделяют исключительное внимание налаживанию работы железных дорог. Вопросы борьбы с транспортной разрухой, наведения на транспорте революционного порядка В. И. Ленин в своих выступлениях ставит как первоочередные, наиболее актуальные задачи. Центральным комитетом партии были проведены мобилизации членов партии на жел.-дор. транспорт.

Через правительственные органы В. И. Ленин проводит целый ряд мероприятий, имевших своей целью оказать всестороннюю помощь железнодорожному транспорту.

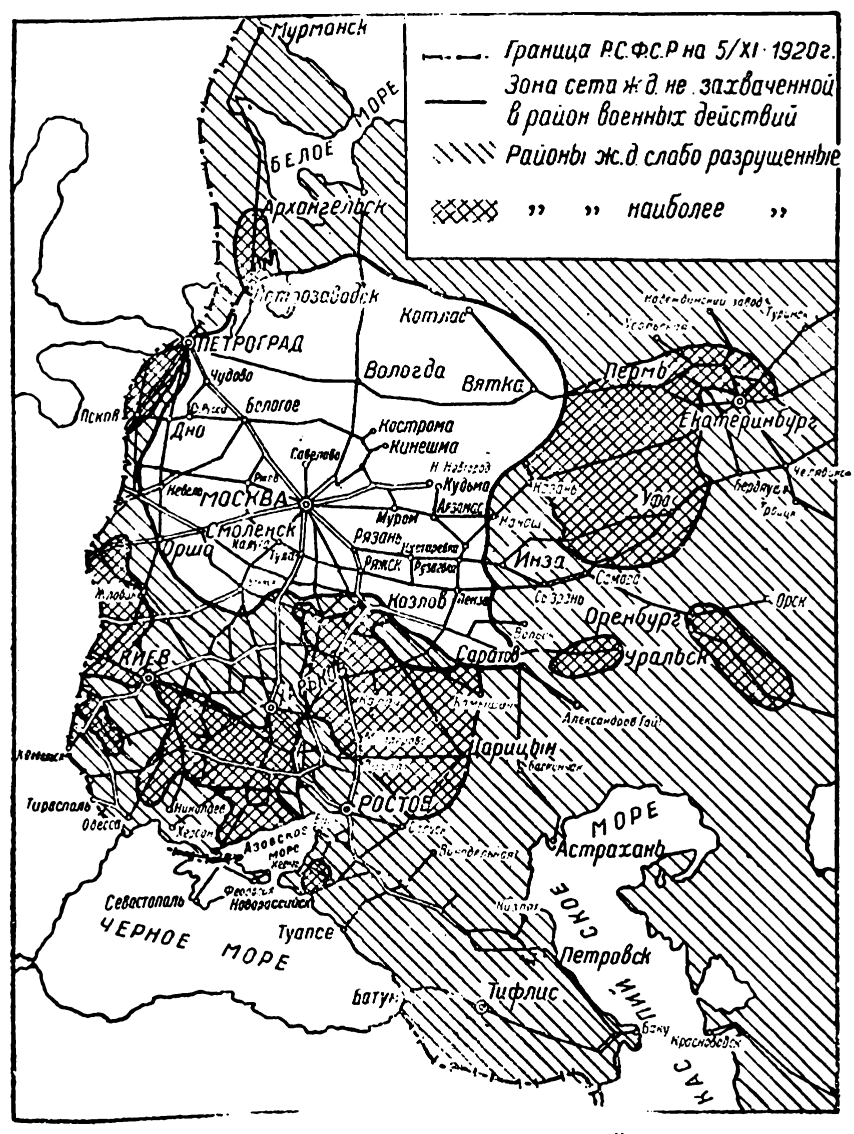


Схема железных дорог, разрушенных военными действиями в период гражданской войны

На транспорте проводится ряд чрезвычайных мероприятий. Декретом СНК от 30 ноября 1918 г. на жел.-дор. транспорте вводится военное положение, создается институт военных комиссаров.

По этому декрету все работники транспорта были объявлены призванными на военную службу с оставлением их на своих постах.

В декабре 1918 г. на первом заседании Совета Обороны была создана комиссия под председательством товарища Сталина для разработки мероприятий по упорядочению работы жел.-дор. транспорта. Представленный комиссией проект постановления был утвержден Советом Обороны и опубликован за подписями Ленина и Сталина.

Постановление гласило:

«В целях окончательного упорядочения железнодорожного дела, ограждения его от вмешательства со стороны других ведомств и организаций, прекращения задержек в деле продвижения военно-продовольственных грузов и предупреждения злостных крушений, тяжело отражающихся на снабжении армии и населения, Совет Обороны постановил:

Безусловно воспрещается вмешательство в технически распорядительную сторону железнодорожного дела со стороны пользующихся транспортом ведомств (военное, продовольственное и пр.). Требования пользующихся транспортом ведомств и их представителей предъявляются и исполняются лишь через подлежащих агентов железнодорожного ведомства с обязательным соблюдением Правил технической эксплуатации, приказов и распоряжений по дорогам Народного комиссариата путей сообщения».

Постановлением Совета Обороны повышалась ответственность всех железнодорожных служащих за задержку эшелонов и грузов, за несвоевременную подачу паровозов и вагонов, за крушения. Наблюдение за точным и беспрекословным соблюдением правил и распоряжений Народного комиссариата путей сообщения было возложено на комиссаров округов и дорог, облеченных чрезвычайными правами, вплоть до права роспуска расстраивающих транспорт организаций, увольнения, ареста и предания суду виновных. Это постановление сыграло большую роль в упорядочении работы жел.-дор. транспорта.

Проведение чрезвычайных мероприятий на жел.-дор. транспорте вызывалось также крайней необходимостью улучшения продовольственного снабжения городов. В своем выступлении на объединенном заседании ВЦИК, Московского совета и Всероссийского съезда профессиональных союзов 17 января 1919 г. В. И. Ленин, охарактеризовав тяжелое продовольственное положение городов, связанное с расстройством транспорта, выдвинул лозунг: «Все на продовольствие и транспорт!».

«Положение транспорта отчаянное, — говорил Владимир Ильич. Изношенность подвижного состава ужасная, потому что ни одна страна не подвергалась такому испытанию, как Россия, при той отсталости, которая существует в России, и потому, что в железнодорожной организации мы таких сплоченных пролетарских масс не имеем. Мы хотели бы просить вас, товарищи, чтобы вы, пользуясь этим собранием, понесли в массы то сознание, что нам нужны новые и новые работники для продовольствия, транспорта, чтобы они, из

собственного опыта оказали нам помощь... Все на продовольствие и на транспорт!» [1].

Для усиления подвоза продовольствия было прекращено с 18 марта по 10 апреля 1919 г. пассажирское движение на железных дорогах. Это дало возможность перебросить несколько миллионов пудов хлеба из-за Волги в промышленные центры.

В выступлении на чрезвычайном заседании пленума Московского совета 5 апреля В. И. Ленин снова призывает оказать помощь транспорту:

«Работа транспортная требует величайшего напряжения. Нужно, чтобы рабочие на каждом собрании ставили себе вопрос: чем мы можем помочь транспорту? Не можем ли мы заменить мужчин женщинами на здешних работах и двинуть мужчин либо в ремонтные мастерские, либо на помощь железнодорожникам?» [2].

Наряду с продовольственным кризисом в годы гражданской войны страна переживала и топливный кризис, который очень тяжело отражался на работе железных дорог. До войны около 75% железных дорог работали на угле и около 13% — на дровах. В годы гражданской войны положение изменилось коренным образом. Уже в 1918 г. доля потребления угля на железных дорогах снизилась до 21%, в 1919 г. она упала до 5%. Вместо каменного угля паровозы отапливались дровами. Но и дров нехватало, тем более что потребление сырых дров приводило к большому их перерасходу. Из-за недостатка топлива на отдельных участках сети приостанавливалось движение поездов.

Вследствие захвата контрреволюцией основного источника топлива (угольного Донбасса и нефтяных районов Баку и Грознефти) к осени 1919 г. положение с топливом чрезвычайно обострилось. В письме ЦК РКП(б) к партийным организациям «На борьбу с топливным кризисом» в ноябре 1919 г. говорилось:

«Топливный вопрос встал в центре всех остальных вопросов. Топливный кризис надо преодолеть во что бы то ни стало, иначе нельзя решить ни продовольственной задачи, ни военной, ни общественно-хозяйственной» [3].

Принятые меры по заготовке дров несколько смягчили остроту топливного кризиса. Освобождение Донбасса позволило увеличить долю каменного угля в потреблении топлива в стране.

Вопросы снабжения железных дорог топливом почти не сходят с повестки дня заседаний Совета Обороны. В. И. Ленин лично занимался всеми вопросами работы транспорта. Он наблюдал за передвижением воинских, продовольственных, топливных составов, восстановлением разрушенных линий, мостов, требовал решительных мер по борьбе со снежными заносами и т. д.

В результате огромной помощи транспорту со стороны партии,

---

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXIII, стр. 471.

[2] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXIV, стр. 210.

[3] Директивы ВКП(б) по хозяйственным вопросам. Соцэкгиз, 1931, стр. 10.

проведения важнейших мероприятий чрезвычайного порядка транспорт успешно справился с задачами военного времени.

Героизм красноармейцев на фронтах гражданской войны сопровождался героизмом рабочих в тылу, на хозяйственном фронте. На призыв ЦК РКП(б) «О работе по-революционному» коммунисты и беспартийные рабочие ответили делом — организацией коммунистических субботников. Инициатива организации коммунистических субботников принадлежит коммунистам-железнодорожникам.

7 мая 1919 г. на собрании коммунистов и сочувствующих подрайона Московско-Казанской ж. д. (Москва) единогласно была принята следующая резолюция:

«Ввиду тяжелого внутреннего и внешнего положения, для перевеса над классовым врагом коммунисты и сочувствующие вновь должны пришпорить себя и вырвать из своего отдыха еще час работы, т. е. увеличить свой рабочий день на час, суммировать его и в субботу сразу отработать 6 часов физическим трудом, дабы произвести немедленно реальную ценность. Считая, что коммунисты не должны щадить своего здоровья и жизни для завоеваний революции — работу производить бесплатно. Коммунистическую субботу ввести во всем подрайоне до полной победы над Колчаком» [1].

В субботу 10 мая в 6 часов вечера явились коммунисты, сочувствующие и беспартийные рабочие на коммунистический субботник. Работа велась по ремонту паровозов, вагонов, по погрузке и выгрузке вагонов. Производительность труда была гораздо более высокой, чем в обычные дни.

Эта знаменательная инициатива рабочих Московско-Казанской ж. д., названная В. И. Лениным великим почином, нашла широкий отклик среди коммунистов и беспартийных рабочих на всех железных дорогах и в других отраслях хозяйства. На Александровской, Николаевской, Северной ж. д., в Саратове, Перми, всюду, на территории всей Советской республики широко развернулось это новое движение. В коммунистических субботниках добровольно участвовали сотни тысяч передовых рабочих, красноармейцев и служащих.

В своей статье «Великий почин» В. И. Ленин писал о гигантском значении коммунистических субботников, оценивая их как начало переворота, более трудного, более коренного и более решающего, чем свержение буржуазии.

«Коммунистические субботники,—писал Ленин, — именно потому имеют громадное историческое значение, что они показывают нам сознательный и добровольный почин рабочих в развитии производительности труда, в переходе к новой трудовой дисциплине, в творчестве социалистических условий хозяйства и жизни» [2].

Коммунистические субботники явились началом роста новых

---

[1] Цитата приводится Лениным в статье «Великий почин». Сочинения, т. XXIV, стр. 330.

[2] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXIV, стр. 339.

Российская Социалистическая Федеративная Советская Республика.

„Пролетарии всех стран, соединяйтесь!“

Н. ЛЕНИН.

ВЕЛИКИЙ ПОЧИН

(О ГЕРОИЗМЕ РАБОЧИХ В ТЫЛУ. ПО ПОВОДУ „КОММУНИСТИЧЕСКИХ СУББОТНИКОВ“).

Цена 1 р. 50 к.



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО.

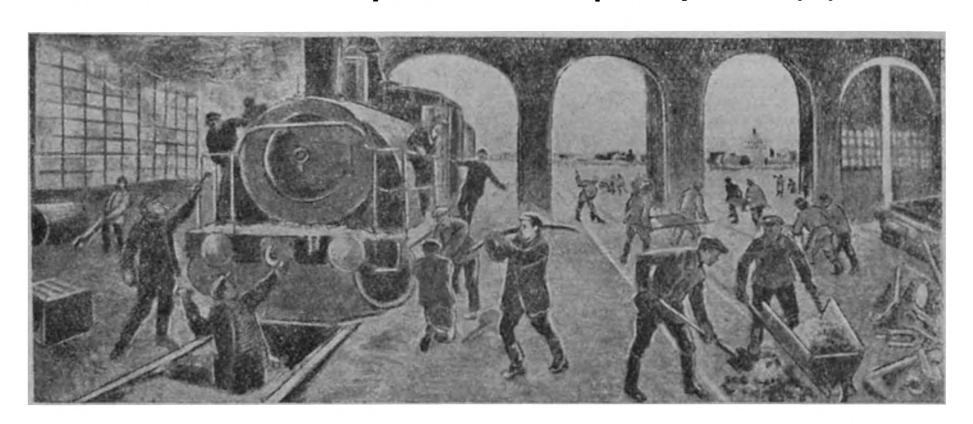
Москва.—1919.

социалистических форм труда, которые в дальнейшем привели к развитию социалистического соревнования и ударничества и стахановскому движению — одной из самых славных страниц в истории социалистического строительства.

Весной 1920 г. (29 марта — 5 апреля) в Москве состоялся IX съезд большевистской партии. Вопросы хозяйственного строительства были основными вопросами в порядке дня этого съезда. Огромное внимание съезд уделил транспорту.

В своих решениях IX съезд партии записал:

«В центре внимания и усилий нашей партии и советской власти в течение ближайшего периода остается транспорт. Его улучшение



Субботник на железной дороге

является необходимой предпосылкой самых скромных успехов во всех других областях хозяйства и, в первую очередь, в продовольственном отношении» [1].

Съезд предложил местным организациям в двухнедельный срок выполнить постановление Центрального комитета о мобилизации на жел.-дор. транспорт 5 тыс. коммунистов, наиболее опытных организаторов, лучших, испытанных членов партии. Съезд постановил мобилизовать на транспорт 10% своего состава.

Съезд признал «полную и безусловную необходимость принятия исключительных и чрезвычайных мер (военное положение и пр.), которые вытекают из ужасающего распада транспорта и имеют своей задачей не терпящими отлагательства мерами предотвратить полный его паралич и связанную с этим гибель Советской республики» [2].

В резолюции «Об очередных задачах хозяйственного строительства» IX съезд основным условием хозяйственного восстановления страны выдвинул неуклонное проведение единого хозяйственного плана и наметил очередность решения коренных хозяйственных задач.

---

[1] ВКП(б) в резолюциях, ч. I, стр. 343.
[2] Там же, стр. 343.

Военная. Вне очереди. Прямому проводу

Москва ПРЕЗИДИУМ ВЦИК
Воронежа НР 8780 328 6, 17, 40
5 адресов Москва Президиум ВЦИК
Копия ЦЕКА РКП
Копия Центромайком
Копия Главкомтруд
Копия Редакции Правда

До подробного учета результатов первомайского субботника считаем необходимым дать общую картину и сообщить сводку работах первомайского субботника Воронеже. Весь намеченный план работ выполнен целиком и сверх плана 70 Занято было организованным массовым трудом свыше 25.000 человек.

1) Проведение узкоколейки: рельсы шпалы, скрепления, поданные вагонах к месту начала работ все разгружены количестве 6.000 пудов. Шпалы и рельсы разнесены и уложены на 5 верст, окончательно скреплено, сшито, подбито и засыпано три версты, по которым во время работ уже были пущены груженные вагонетки. Узкоколейка соединит город с городскими лесом и доставит 6.000 кубов заготовленных дров.

2) Произведен капитальный ремонт государственного холодильника — сделана выемка земли около шести кубов под фундамент машинного отделения холодильника, очищен ледник и произведены строительные работы.

3) Целиком проложена глубине сажени водопровод к заводу „Технотруд" длиною 13 сажень: выкопано земли 18 кубов засыпано 12 кубов, нарезано, уложено и свинчено труб 30 сажень.

4) Закладка водяного запасного резервуара на 20.000 ведер для советских бань: выкопан котлован емкостью 20 куб. сажень и устроен фундамент.

5) Оборудованы площадки, гимнастический плац с городком всеобуча и в этот же день устроены все гимнастические сооружения и приборы.

6) Произведена планировка, засыпка, утрамбовка и исправление улиц площадью 7.100 кв. саженей.

7) Сделана разбивка планировка и исправление всех городских садов и скверов площадью 39.000 кв. саженей.

8) Подростками второй ступени и детьми произведено обширных размеров древонасаждени посажено деревьев 6.000.

9) Заложен первый дом отдыха, оборудован отремонтирован и открыт санаторий костного туберкулеза.

Кроме работ намеченных по плану выполнена большая работа теми предприятиями и организациями, которым было разрешено работать самостоятельно.

По уездам выполнена огромная работа: по трем уездным городам Задонску, Коротояку и Землянску отремонтированы сильно поврежденные снарядами городская хлебопекарня, театр и школа, построен целиком новый летний театр, пущен ход двигатель городской мельницы, произведена запрудка двух плотин, исправлена телеграфная линия пределах города, построено новых три моста, заложена электрическая станция, произведена большая планировка улиц, очищены и исправлены сады и скверы. Подробный отчет, сводка со всеми материалами планами, чертежами, снимками и описанием работ дополнительно высылается.

День Первого мая Воронеже был днем трудового энтузиазма. Стихийный порыв масс трудящихся превзошел всякие ожидания и едва хватило резервных работ для удовлетворения всех желающих.

Субботником руководил Центральный Трудовой Штаб, организованный Губкомтрудом наладивший телефонную и конную связь всеми местами работ. Все работы были обеспечены заранее назначенными и инструктированными техническими и политическими руководителями. Из излишков рабочей силы на местах работ формировались сводные отряды и тут же быстро перебрасывались центральным Штабом на железнодорожный узел для работ по погрузке и разгрузке, куда было переброшено свыше 3 000 человек.

Для всех участников субботника было организовано питание на местах работ куда подвезен обед, прошедший в высшей степени организованно.

Для детей организовано усиленное питание и детский праздник. Во время перерыва на местах работы происходили митинги, летучие концерты: балет, пение, музыка.

По окончании работ трудовые колонны в количестве 25—30 тысяч человек в стройном порядке отправились на площадь III Интернационала, где были парад и митинги, — после чего состоялись концерты и спектакли.

Первомайским субботником оставлен огромный опыт проведения массового труда. Организована специальная комиссия для детальной научной разработки всех данных и результатов 1-го мая под председательством Предгубкомтруда

День Первого мая все места работ представляли стройные укрепленные трудпозиции. Первомайский субботник явился успешным генеральным наступлением по всем линиям трудового фронта.

Напряженная подготовительная работа обеспечила полную организованность дисциплину и порядок трудовых процессов.

Первомайский субботник оставил в широких массах неизгладимое впечатление, как прообраз коммунистического коллективного труда и первый организованный удар по разрухе.

НР. 277 4 мая 1920 г. Предгубисполкома Л. КАГАНОВИЧ.

Телеграмма Л. М. Кагановича о первомайском субботнике в Воронеже

В первую голову была поставлена задача улучшения состояния транспорта, подвоза и образования необходимых запасов хлеба, топлива и сырья. Съезд предложил разработать план электрификации промышленности, транспорта и земледелия.

Образованная в феврале 1920 г. по инициативе В. И. Ленина Государственная комиссия по электрификации России (ГОЭЛРО) разработала план электрификации РСФСР, рассчитанный на 10—20 лет. В декабре 1920 г. VIII Всероссийский съезд советов утвердил план ГОЭЛРО. Этому плану В. И. Ленин придавал исключительное значение, называя его второй программой нашей партии. В докладе Совета народных комиссаров VIII съезду В. И. Ленин говорил:

«Коммунизм — это есть Советская власть плюс электрификация всей страны. Иначе страна остается мелко-крестьянской, и надо, чтобы мы это ясно сознали. Мы более слабы, чем капитализм, не только в мировом масштабе, но и внутри страны. Всем это известно. Мы это сознали, и мы доведем дело до того, чтобы хозяйственная база из мелко-крестьянской перешла в крупно-промышленную. Только тогда, когда страна будет электрифицирована, когда под промышленность, сельское хозяйство и транспорт будет подведена техническая база современной крупной промышленности, только тогда мы победим окончательно» [1].

Планом ГОЭЛРО намечалось развитие крупной промышленности, транспорта и сельского хозяйства на базе широкого применения электрической энергии, более равномерное размещение промышленности, широкое использование природных богатств страны. Планом ГОЭЛРО была намечена электрификация ряда важнейших железнодорожных линий. Общие идеи плана ГОЭЛРО определили основные пути восстановления и дальнейшего развития жел.-дор. транспорта. Намечавшиеся сдвиги в размещении производительных сил, развитие промышленности в новых, ранее отсталых районах выдвинули задачу усиления межрайонных связей и создания «срочного и дешевого транспорта, который мог бы сблизить отдаленные части республики в одно более сплоченное экономическое тело» [2]. План ГОЭЛРО в части транспорта ставил задачу «создать основной транспортный скелет из таких путей, которые соединяли бы в себе дешевизну перевозок с чрезвычайной провозоспособностью» [3].

Эти основные установки по железнодорожному транспорту, намеченные планом ГОЭЛРО, нашли свое дальнейшее развитие в планах первой и второй пятилеток.

Товарищ Сталин в письме к В. И. Ленину о книге «План электрификации РСФСР» дал замечательную оценку плана ГОЭЛРО.

«Превосходная, хорошо составленная книга. Мастерский набросок действительно единого и действительно государственного хозяйственного плана без кавычек. Единственная в наше время марксистская попытка подведения под советскую надстройку

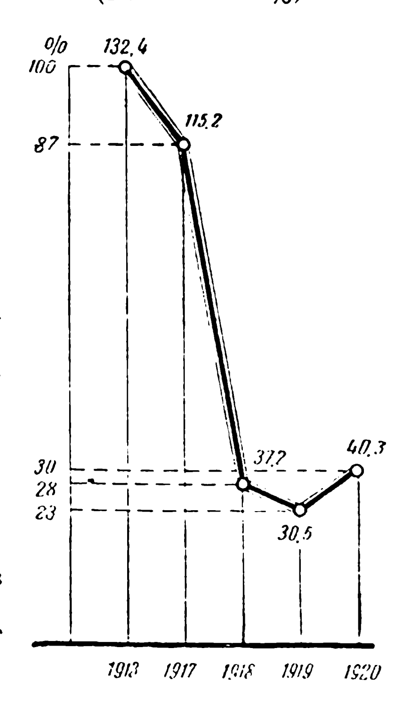
[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXVI, стр. 46—47.
[2] План электрификации РСФСР. Москва, 1920, стр. 138.
[3] Там же.

хозяйственно-отсталой России действительно реальной и единственно возможной при нынешних условиях технически производственной базы»[1].

К концу гражданской войны жел.-дор. транспорт находился в чрезвычайно тяжелом положении. Произошло большое падение грузовых перевозок.

Общий размер перевозок в годы гражданской войны уменьшился в 4 раза по сравнению с 1913 г. Сильно изменился состав грузооборота: резко уменьшился удельный вес перевозок каменного угля, руды, металла, хлеба при большом увеличении удельного веса перевозок дров.

Перевозки грузов в годы гражданской войны
(в млн. *т* и в %)



Разрушения, произведенные белогвардейцами и интервентами, достигли огромных размеров. За годы гражданской войны было разрушено 4 332 моста, около 2 тыс. *км* рельсовых путей, до 3 тыс. стрелочных переводов, 5 тыс. гражданских построек, 406 водоемных и водоподъемных зданий, большое количество депо. Ущерб, нанесенный жел.-дор. транспорту, выразился в сумме свыше 3 млрд. руб. золотом.

Исключительных размеров достигли разрушения подвижного состава. Процент больных паровозов увеличился с 31,1 в январе 1918 г. до 62,8 в январе 1920 г. Процент больных вагонов возрос с 7,5 в январе 1918 г. до 19,7 в декабре 1919 г.

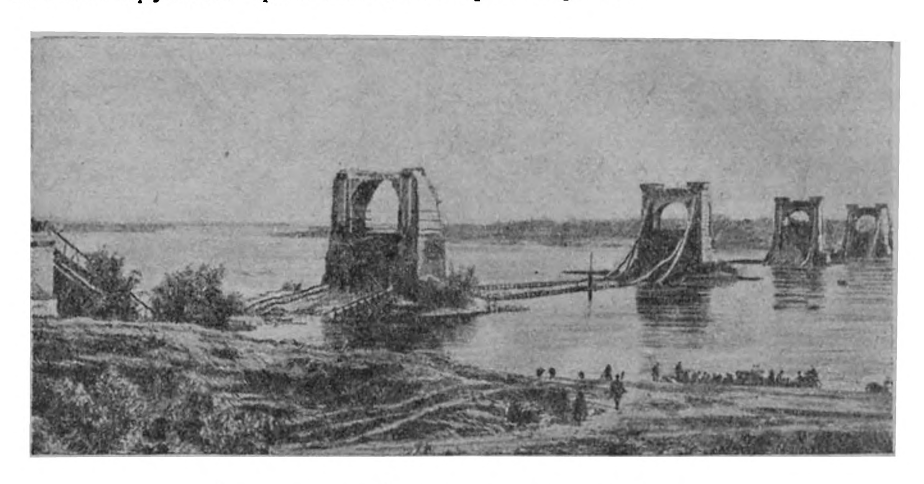
Производительность паровозостроительных заводов уменьшилась в 1920 г. против 1913 г. в 10 раз, а вагоностроительных заводов — в 20 раз. В целях пополнения парка подвижного состава Совет народных комиссаров утвердил в 1920 г. заказ на постройку за границей 1 200 паровозов серии Э, 1 500 цистерн, 800 паровых котлов. Большое внимание было уделено вопросам ремонта подвижного состава. К ремонту в 1920 г. были привлечены не только мастерские НКПС, но и заводы ВСНХ.

Несмотря на крайне тяжелые условия, все же в годы гражданской войны производились строительство и сдача в эксплуатацию новых железнодорожных линий. В 1918 г. было сдано в эксплуатацию 1 069 *км*, в 1919 г. — 71 *км* и в 1920 г. — 197 *км*. Из линий, сданных в эксплуа-

---

[1] Ленин и Сталин. Сборник произведений к изучению истории ВКП(б). Партиздат, 1936, т. II, стр. 365.

тацию в 1918 г., важнейшими были: линия Арзамас—Канаш (255 *км*), которая дала прямой ход из центра на Казань; ветка на Воткинский завод — Агрыз — Воткинск (97 *км*); спрямляющая линия Буй—Данилов (94 *км*); линия Оренбург—Орск (327 *км*), присоединившая к железнодорожной сети богатый сельскохозяйственный, в дальнейшем крупный промышленный Орский район.



Разрушенный белополяками Киевский мост

Несмотря на величайшие трудности, стоявшие перед транспортом в период гражданской войны, громадные разрушения, подрывную работу врагов, продовольственный и топливный кризис, недостаток материалов, железнодорожники под руководством партии Ленина—Сталина героически боролись с разрухой и сыграли крупную роль в победах молодой Советской республики.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД ПЕРЕХОДА НА МИРНУЮ РАБОТУ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА (1921—1925)

Победоносное окончание гражданской войны дало возможность трудящимся Советской республики перейти на мирный труд по восстановлению народного хозяйства. В этот период троцкисты и зиновьевцы навязали партии дискуссию о профсоюзах. Троцкисты пробрались в Центральный комитет транспортников. О методах их «работы» в Цектране ярко свидетельствует составленная «Шкала взысканий членам союза», — право ареста дорпрофсожами членов профсоюза, введение принудительных работ и т. д. На X Съезде партия разгромила троцкистские группировки и приняла железный закон об охране единства партии.

На X Съезде большевистская партия приняла решение о переходе к новой экономической политике.

В условиях новой экономической политики транспорту предъявлялись важнейшие требования.

В своем выступлении на I Всероссийском съезде работников железнодорожного и водного транспорта в марте 1921 г. В. И. Ленин говорил:

«Едва ли есть другая часть пролетариата, которая так ясно входит своей повседневной экономической деятельностью в связь с промышленностью и земледелием, чем железнодорожники и водники. Вы должны дать городам продукты, должны оживить деревню посредством транспорта продуктами промышленности. Это всякому ясно, а рабочим-железнодорожникам и водникам ясно более чем другим, потому что это составляет предмет их ежедневного труда. И отсюда, мне кажется, само собой вытекает, какие исключительно важные задачи, какая ответственность падает в настоящий момент на трудящихся железнодорожного и водного транспорта» [1].

«Повторяю, — говорил Ленин, — от работы этой части пролетариата непосредственно больше зависит судьба революции, чем от остальных частей его. Нам нужно восстановить оборот земледелия

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXVI, стр. 294.

и промышленности, а чтобы его восстановить, нужна материальная опора. Что есть материальная опора для связи между промышленностью и земледелием? Это есть транспорт железнодорожных и водных путей» [1].

Ввиду исключительной важности для всего народного хозяйства быстрого восстановления разрушенного транспорта партия посылает на транспорт в качестве народного комиссара путей сообщения одного из лучших своих сынов — пламенного революционера Ф. Э. Дзержинского.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПОД РУКОВОДСТВОМ Ф. Э. ДЗЕРЖИНСКОГО

Положение на железных дорогах ко времени прихода на транспорт Ф. Э. Дзержинского было исключительно тяжелым. Материально-техническая база жел.-дор. транспорта была разрушена. Аппарат жел.-дор. транспорта был сильно засорен контрреволюционными элементами. Большие трудности пришлось преодолеть Дзержинскому, особенно в 1921 г., когда наряду с перевозками по демобилизации Красной армии жел.-дор. транспорт в связи с засухой в Поволжье должен был выполнять значительные перевозки по оказанию продовольственной помощи населению Поволжья.

Центральный комитет партии помогает транспорту людьми, обязывает местные территориальные организации оказывать ему всемерную помощь. 22 сентября 1921 г. В. И. Ленин посылает всем губисполкомам телеграмму, в которой предлагает оказать транспорту самую энергичную помощь в снабжении материалами, железом, рабочей силой и т. д.

«Положение с товарными вагонами, — говорилось в этой телеграмме, — настолько серьезное, что только совместной, дружной работой можно добиться увеличения числа здоровых вагонов и тем облегчить тяжелое продовольственное положение страны».

Энергичной работой Ф. Э. Дзержинский добился быстрого повышения работы транспорта. Увеличилось количество здоровых вагонов и паровозов, стали возрастать перевозки.

При переходе к новой экономической политике особо важное значение приобрели вопросы хозрасчета, укрепления финансов. С первых же шагов Дзержинский начал борьбу за повышение доходности транспорта, за внедрение хозрасчета, за ликвидацию дефицитности железных дорог. С июня 1921 г. восстанавливается ранее отмененная платность перевозок на железных дорогах. Чрезмерно раздутые штаты железных дорог резко сокращаются.

Большое внимание Ф. Э. Дзержинский уделяет вопросам финансовой дисциплины, снижению себестоимости перевозок. Выступая в 1923 г. с докладом на конференции союза железнодорожников,

---

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXVI, стр. 294—295.

Дзержинский призывает к борьбе за бездефицитность, за соблюдение кредитной дисциплины.

«Все наше будущее, — говорил Дзержинский, — в удешевлении перевозок и в уменьшении себестоимости нашей работы, в поднятии уровня нашей жизни и жизни всего народа, в увеличении грузооборота».

Впервые после многих лет в 1923 г. железные дороги стали покрывать своими доходами эксплуатационные расходы и давать накопление.

Система управления транспортом, существовавшая в годы гражданской войны, приспособленная к нуждам военного времени, коренным образом изменяется Дзержинским в связи с переходом к новой экономической политике. В целях более тесной связи с хозорганами, лучшего обслуживания транспортом нужд промышленности, товарооборота и сельского хозяйства дорогам предоставляется больше самостоятельности. На железных дорогах создаются правления, в которые вводятся представители местных хозяйственных организаций. Председателями правлений были уполномоченные народного комиссара путей сообщения.

Железной рукой чекиста Ф. Э. Дзержинский разгромил контрреволюционные элементы на транспорте и навел большевистский порядок на железных дорогах. Дзержинский развернул беспощадную борьбу с позорным наследием прошлого — взятками и хищениями.

В специальном обращении «Хищникам и ворам народного достояния — нет пощады» Дзержинский писал: «В то время, когда все усилия трудового народа направлены к борьбе с разрухой и надвинувшимся стихийным бедствием — голодом, в то время, когда дорог каждый во-время добытый и доставленный нуждающимся и голодным кусок хлеба и каждый пуд зерна для обсеменения обширных полей пострадавшего Поволжья, — находятся паразиты и негодяи, которые расхищают народное добро из вагонов, пакгаузов и складов...

Суровые кары, вплоть до высшей меры наказания — расстрела, будут применяться не только к непосредственным участникам хищений на транспорте, но и пособникам и скупщикам краденого.

Советская власть призывает всех честных граждан на борьбу с паразитическими элементами, ворами и бандитами, разрушающими благосостояние республики.

Все честные транспортные работники должны принять участие в этой борьбе совместно с карательными органами.

Будьте бдительны и вместе с Рабоче-Крестьянской властью беспощадно боритесь с волками и хищниками народного достояния».

Огромную работу провел т. Дзержинский по борьбе с авариями и крушениями. В своих выступлениях и в приказах Дзержинский резко ставит вопрос о решительном сокращении аварий и крушений.

В своей телеграмме от 24 марта 1923 г. Дзержинский предложил развернуть борьбу с происшествиями, установить строгое расследование каждого происшествия, привлекать к ответственности виновных и принимать необходимые меры к ликвидации происшествий.

«Число происшествий, — говорится в телеграмме, — является такой же характеристикой ведения дела, как и результаты других отраслей хозяйства, а так как обеспечение безопасности движения составляет первейшую заботу администрации дорог, то приказываю как центральным, так и местным органам организовать наблюдение за происшествиями таким образом, чтобы быстро и решительно реагировать на каждое повышение какого-либо рода происшествия.

Предупреждаю, что при каждой оценке работы дороги мною будет обращено прежде всего внимание на эту сторону ее хозяйства, как на основной признак правильной постановки дела».

В результате мероприятий, проведенных Дзержинским, число происшествий резко пошло на снижение.

С неослабной энергией Дзержинский развернул борьбу за восстановление материально-технической базы железных дорог. Под руководством Ф. Э. Дзержинского стало быстро восстанавливаться хозяйство жел.-дор. транспорта. С улучшением ремонта подвижного состава стало снижаться количество больных паровозов и вагонов. На 1 октября 1923 г. уже было поставлено в запас 2 734 здоровых паровоза против 2 372 в 1913 г. Восстанавливаются разрушенные в гражданской войне мосты. К 1 октября 1923 г. уже было восстановлено 2 020 мостов.

Проводя беспощадную борьбу с контрреволюционными элементами, Дзержинский своим энтузиазмом привлек к активной работе по восстановлению транспорта большое количество честных специалистов.

Огромную любовь завоевал среди железнодорожников Ф. Э. Дзержинский — этот замечательный большевик, бесстрашный рыцарь революции. В историю советского железнодорожного транспорта Ф. Э. Дзержинским вписаны блестящие страницы.

XIII партийная конференция в январе 1924 г. дала следующую оценку состояния транспорта: «Транспорт находится в таком состоянии, когда он без особых затруднений способен удовлетворять все предъявляемые к нему народным хозяйством требования» [1].

В 1924 г. Ф. Э. Дзержинский был назначен на пост руководителя ВСНХ. В 1926 г. Дзержинского не стало. Тов. Сталин, прощаясь с ним у гроба, обрисовал замечательный образ Ф. Э. Дзержинского.

«Когда теперь, у раскрытого гроба, вспоминаешь весь пройденный путь Дзержинского — тюрьмы, каторгу, ссылку, Чрезвычайную Комиссию по борьбе с контрреволюцией, восстановление разрушенного транспорта, строительство молодой социалистической промышленности, — хочется одним словом охарактеризовать эту кипучую жизнь: горение. Горение и геройская отвага в борьбе с трудностями... Не зная отдыха, не чураясь никакой черной работы, отдавая все свои силы, всю свою энергию делу, которое ему доверила партия,—он сгорел на бурной работе в пользу пролетариата» [2].

---

[1] ВКП(б) в резолюциях, ч. I, стр. 559.

[2] А. И. Микоян. «Феликс Дзержинский». Партиздат, 1937, стр. 7—8.

ХИЩНИКАМ И ВОРАМ НАРОДНОГО ДОСТОЯНИЯ НЕТ ПОЩАДЫ

В то время, когда все усил [illegible] ого народа направлены к борьбе с разрухой и с двинувшимся стихийным бедствием [illegible] время, когда дорог каждый по [illegible] добытый и доставленный нуждающимся и голодным кусок хлеба и каждый пуд зерна для обсеменения обширных полей пострадавшего Поволжья, [illegible] зиты и негодяи, которые расхищают народное добро из вагонов, пакгаузов и складов

Хищники пользуются всякими способ [illegible] чтобы за счет несчастья другого, за счет награбленного создать свое благополучие.

Им нет дела до миллионов страдающих детей и крестьян голодных губерний.

Им нет дела до тех лишений и испытаний, которые терпит все трудовое население городов.

Часто они бывают неуловимыми, скрываясь под маской должностных лиц, причастных к нагрузке, выгрузке, хранению и перевозке грузов на транспорте.

Они не только сами воруют, но и потворствуют сторонним бандитам и врагам, скрывая следы их преступных дел.

Советская власть, [illegible] интересах трудящихся масс, примет все меры, чтобы положить предел этим преступлениям.

Суровые кары, вплоть до высшей меры наказания [illegible] расстрела, будут применяться не только к непосредственным участникам в хищениях на транспорте, но и пособникам и скупщикам краденого.

Советская власть призывает всех честных граждан на борьбу с паразитическими элементами, ворами и бандитами, разрушающими благосостояние Республики.

Все честные транспортные работники должны принять участие в этой борьбе совместно с карательными органами.

Будьте бдительны и вместе с Рабоче-Крестьянской властью беспощадно боритесь с волками и хищниками народного достояния.

ПредВЧК и Наркомпуть Ф. ДЗЕРЖИНСКИЙ

1921 г.

„Хищникам и ворам народного достояния нет пощады"

ОБ УМЕНЬШЕНИИ ПРОИСШЕСТВИЙ

(Всем УЦО, УЦД, Ч, ОН и Н)

Телеграмма. 24 марта 1923 г. № 712599.

Ознакомившись с количеством происшествий на сети, надо прийти к заключению, такое положение далее нетерпимо. Когда в 1914 г. количество происшествий на 100 тыс поездо-верст составляло всего 1,62 происшествия, 1921 году имели на тот же измеритель 8,8 происшествий, в 1922 году за 9 месяцев 6,5 происшествий.

Напрягая все усилия для восстановления технического оборудования нашего транспорта в то же время нулируем все достигнутые результаты теми повреждениями и разрушениями, которые происходят вследствие преступной небрежности, отсутствия надзора и инструктирования, несвоевременного принятия соответствующих технических и хозяйственных мер, подобных причин.

Настоящим предлагаю обратить особое внимание на эту отрицательную и шенную сторону нашего хозяйства, установив самое строгое обследование всех происшествий с помощью вполне компетентных и испытанно честных лиц, привлекая к строжайшей ответственности виновных в халатном отношении к этому делу и ведя наглядную статистику, для своевременного принятия всех необходимых технических и админи стративных мер, для обязательного и заметного в ближайшее же время понижения ч сла происшествий на се

Число происшествий является такой же характеристикой ве ения как и ре других отраслей хозяйства, а так как обеспечение безоп движения составляет первейшую заботу администрации дорог, то приказываю как центральным, так и местным органам организовать наблюдение за происшествиями таким образо чтобы быстро и решительно реагировать на каждое повышение какого-либо рода происшествий.

Предупреждаю, что при каждой оценке работы дороги мною будет обращено прежде всего внимание на эту сторону ее хозяйства, как на основной признак правильной постановки де

Ц *Ф. Дзержинский.*

Телеграммы Дзержинского об уменьшении происшествий

ИТОГИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПЕРИОДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Под руководством партии Ленина—Сталина наша страна успешно разрешила задачу восстановления народного хозяйства.

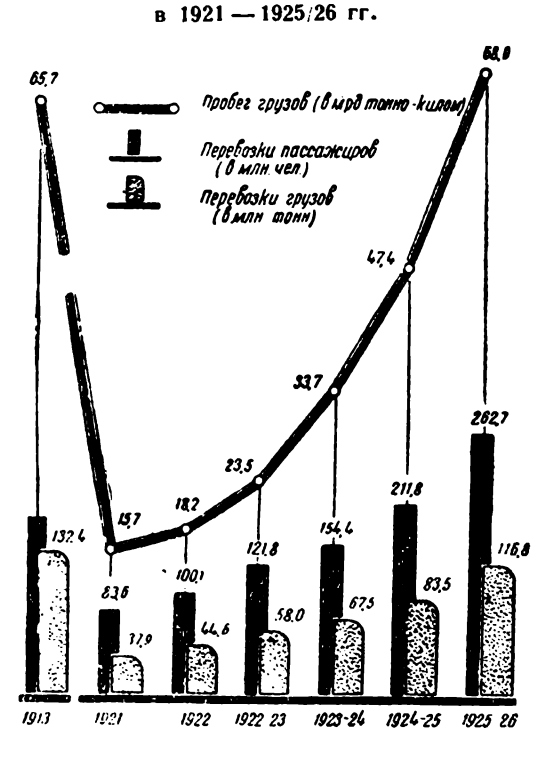
В 1926 г. продукция крупной промышленности превысила объем 1913 г., составив в ценах 1926 — 1927 гг. 11 083 млн. руб. против 10 251 млн. руб. в 1913 г. Мощность электростанций на конец 1925 г. была равна 1 397 тыс. *квт* против 1 098 тыс. *квт* в 1913 г. Продукция машиностроения составила в 1926 г. 1 186 млн. руб. против 697 млн. руб. в 1913 г.

Вместе с ростом хозяйства росла и перевозочная работа жел.-дор. транспорта, что видно из диаграммы.

Как показывают эти данные, уже в 1924/25 г. уровень 1913 г. по числу перевезенных пассажиров был значительно превышен.

В 1925/26 г. был достигнут и превышен довоенный уровень также и по грузообороту в тонно-километрах. По количеству отправленных грузов уровень 1913 г. еще не был полностью достигнут. Он был превышен в следующем 1926/27 г.

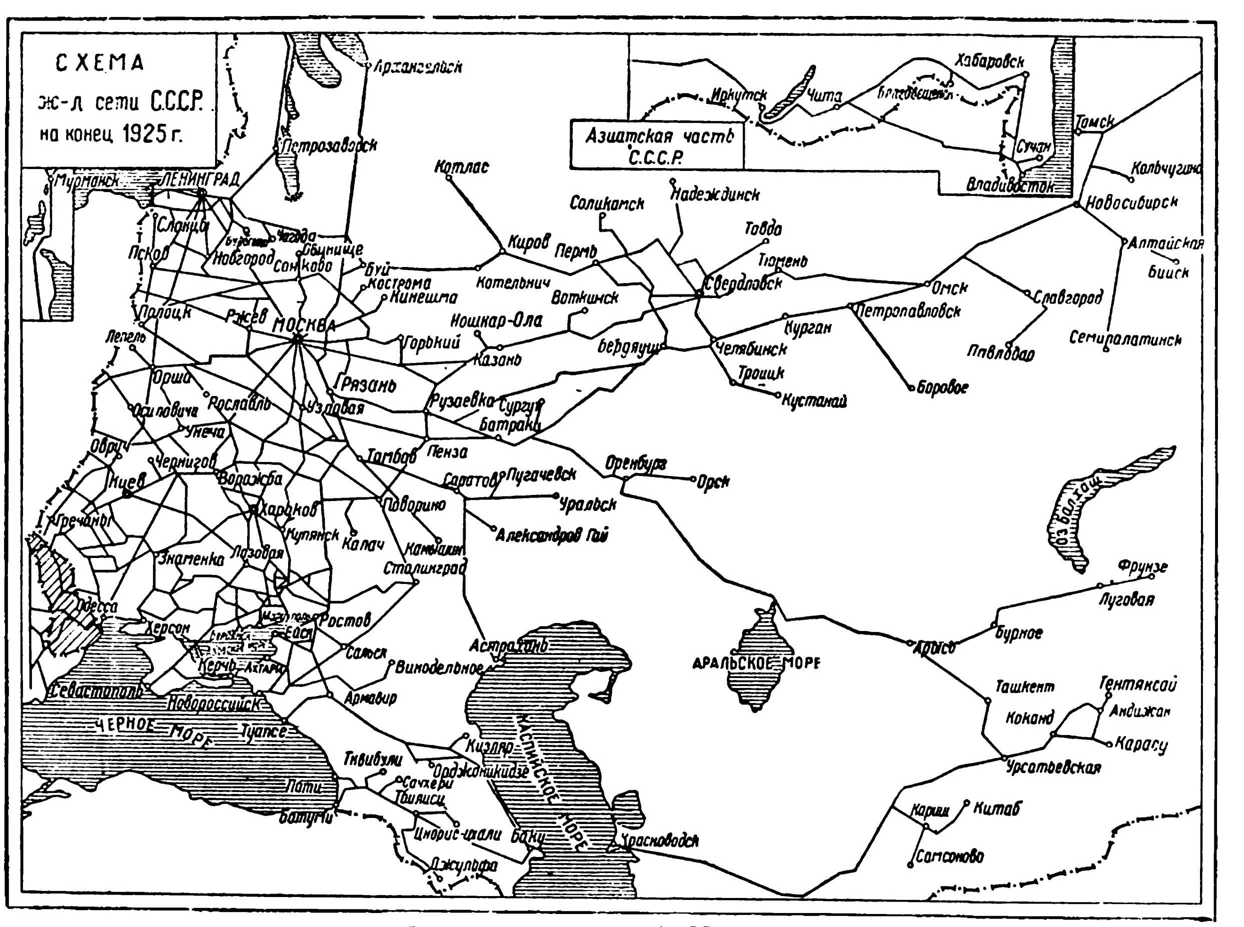
Перевозки грузов и пассажиров в 1921 — 1925/26 гг.



Эксплуатационная длина сети железных дорог к концу 1925 г. была равна 74,5 тыс. *км*. Был сдан в эксплуатацию ряд важных железнодорожных линий.

Линия Казань — Свердловск протяжением 855 *км*, пройдя территорию Татарской АССР, дала новый, имеющий большое значение, выход из Среднего Урала к центру. Железная дорога Херсон — Апостолово, проходя по богатейшим сельскохозяйственным районам Украины, явилась южным участком созданной впоследствии большой магистрали от Херсона к Харькову. Дорога Славгород — Павлодар (189 *км*) прорезала богатый сельскохозяйственный район в Сибири.

В соответствии с ленинско-сталинской национальной политикой, направленной на хозяйственный, политический и культурный



Сеть железных дорог СССР в 1925 г.

подъем ранее угнетавшихся народов, был построен ряд линий в Средней Азии и Казахстане, давших толчок быстрому развитию местной экономики. Железная дорога Бурное — Аулие-Ата (Джамбул) — Фрунзе, протяжением 336 *км*, прошла по районам Южного Казахстана и Киргизии и соединила столицу Киргизии — г. Фрунзе с железнодорожной сетью Союза. Линии Карши — Китаб (122 *км*) и Наманган — Андижан (91 *км*) были построены для развития хозяйства Узбекистана.

Материально-техническая база жел.-дор. транспорта не только восстанавливалась, но и усиливалась; в ней происходили значительные качественные сдвиги. Паровозный парк в годы восстановительного периода пополнился паровозами серии Э, начали строиться новые вагоны более высокой грузоподъемности.

Несмотря на огромные трудности, которые приходилось преодолевать стране в первые годы после окончания гражданской войны, железнодорожный транспорт волей партии Ленина — Сталина был восстановлен в кратчайший срок.



ГЛАВА V

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД БОРЬБЫ ПАРТИИ ЗА СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЮ СТРАНЫ

(1926—1929 годы)

С окончанием восстановительного периода Советский Союз под руководством большевистской партии стал осуществлять грандиозную программу социалистической индустриализации страны. Этим обеспечивалось построение фундамента социалистической экономики, ликвидация технико-экономической отсталости нашей страны и укрепление ее обороноспособности.

Ленинский завет о подведении под промышленность, сельское хозяйство и транспорт технической базы современной крупной промышленности партия под руководством тов. Сталина положила в основу своей хозяйственной политики.

Установку на построение социализма в нашей стране партия связала с практическим планом индустриализации страны. На XIV съезде партии (декабрь 1925 г.) тов. Сталин говорил:

«Превратить нашу страну из аграрной в индустриальную, способную производить своими собственными силами необходимое оборудование, — вот в чем суть, основа нашей генеральной линии» [1].

XV съезд партии (декабрь 1927 г.) вынес решение о всемерном развертывании коллективизации сельского хозяйства и дал директиву развивать дальше наступление против кулачества.

Съезд дал директиву о составлении первого пятилетнего плана народного хозяйства.

Партия подняла миллионные массы рабочего класса на борьбу за быстрые темпы индустриализации, широко развернула социалистическое соревнование и ударничество, воодушевила массы пафосом нового строительства.

Было подавлено сопротивление кулачества против политики советского правительства. Партия разоблачила троцкистско-зиновьевский капитулянтский блок как антисоветский, разоблачила правых капитулянтов как кулацкую агентуру.

«Этот период заканчивается годом великого перелома, который

---

[1] И. Сталин. Политический отчет Центрального Комитета XIV съезду ВКП(б), Партиздат, 1935, стр. 230—231.

означал крупнейшие успехи социализма в промышленности, первые серьезные успехи в сельском хозяйстве, поворот середняка в сторону колхозов, начало массового колхозного движения»[1].

ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ СТРАНЫ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Осуществление индустриализации страны означало быстрое развитие промышленности, в первую очередь тяжелой промышленности, производящей средства производства. Для этого нужны были большие средства, которые могли быть получены только путем собственных накоплений.

Задачу накопления средств для индустриализации страны партия успешно разрешила, используя преимущества социалистической системы хозяйства.

Партия повела решительную борьбу за осуществление сурового режима экономии, ликвидацию непроизводительных расходов, за рационализацию производства и снижение себестоимости.

В постановлении пленума ЦК и ЦКК ВКП(б) в апреле 1926 г. была дана развернутая программа мероприятий по борьбе за режим экономии во всех областях социалистического строительства. Это постановление в отношении транспорта указывало: «На транспорте как отправители, так и самые железные дороги теряют значительные средства от встречных перевозок однородных грузов, непроизводительных пробегов, простоев вагонов, цистерн и грузов»[2]. Постановление требовало улучшения хозяйственного руководства транспортом, устранения непроизводительных затрат.

Транспорт является неотъемлемой частью социалистической индустриализации. В борьбе за индустриализацию страны необходимо было наряду с полным использованием имевшихся средств транспорта принять меры к усилению его материально-технической базы, к увеличению его основных фондов.

Проводя режим экономии, увеличивая источники накопления в промышленности, транспорте, внутренней и внешней торговле, пролетарское государство из года в год увеличивало сумму капитальных вложений в народное хозяйство. Всего за 1926 — 1929 гг. было вложено в народное хозяйство свыше 15,5 млрд. руб., из них свыше 3 млрд. руб. в жел.-дор. транспорт. С 430 млн. руб. в 1925 — 1926 гг. капитальные вложения в жел.-дор. транспорт возросли в 1929 г. до 1 180 млн. руб., т. е. более чем в $2^1/_2$ раза.

Значительную часть этих средств составили собственные накопления транспорта. Финансовое хозяйство транспорта окрепло. Быстро растущие доходы железных дорог и борьба за экономию расходов дали возможность получить за 1926 — 1929 гг. 1,7 млрд. руб. чистого дохода, которые были использованы государством для финансирования капитального строительства.

---

[1] История ВКП(б). Краткий курс, стр. 286.

[2] Директивы ВКП(б) по хозяйственным вопросам. Соцэкгиз, 1931, стр. 297.

Капитальные вложения в хозяйство жел.-дор. транспорта были направлены на усиление паровозного и вагонного парков, улучшение путевого хозяйства и связи, на новое железнодорожное строительство.

Осуществление индустриализации страны требовало проведения больших работ по строительству новых железных дорог для разработки месторождений природных ископаемых, строительства новых металлургических, машиностроительных и других заводов.

За 1926 — 1929 гг. протяжение железнодорожной сети возросло с 74,6 тыс. *км* до 77 тыс. *км*. За это время был сдан в эксплуатацию ряд железнодорожных линий, имеющих крупное народнохозяйственное значение, обеспечивших развитие промышленности в новых районах, развитие сельского хозяйства, хозяйственный подъем национальных республик.

Линия Кольчугино — Новокузнецк (181 *км*) создала предпосылки для быстрого развития добычи каменного угля в богатейшем Кузнецком каменноугольном бассейне. Небольшая линия Узловая — Венев (44 *км*) улучшила связь Москвы с подмосковным каменноугольным бассейном. В настоящее время эта линия является частью магистрали Москва — Донбасс.

Магистраль Мерефа — Нижнеднепровск — Апостолово (362 *км*) создала новый прямой ход к Харькову из промышленного района Приднепровья и Кривого Рога, одновременно обслуживая богатые сельскохозяйственные районы Украины.

Железная дорога Горький — Котельнич (380 *км*) прошла по богатым лесным районам и связала г. Горький с Уралом.

Линия Ачинск — Минусинск (459 *км*) была проведена по богатым сельскохозяйственным районам к югу от сибирской магистрали и имела также значение для развития добычи угля в Абаканском районе.

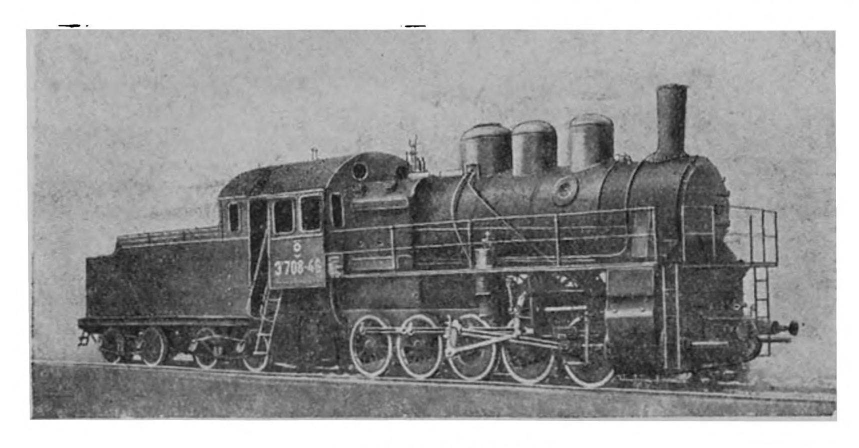
Новая линия Петропавловск — Боровое (264 *км*) стала обслуживать сельскохозяйственные районы Казахской республики. В настоящее время она является северной частью магистрали, проходящей через Карагандинский каменноугольный бассейн и заканчивающейся у озера Балхаш, в районе богатейших месторождений меди.

Линия Самсоново — Термез (217 *км*) стала обслуживать развивающееся хозяйство Узбекской республики. В настоящее время она является частью направления, ведущего к столице Таджикской ССР — Сталинабаду.

Значительно усилился паровозный парк. Наша промышленность стала выпускать усовершенствованные товарные паровозы серии $Э^{У}$ и пассажирские серии $С^{У}$. Вагонный парк железных дорог пополнился новыми вагонами. Стали появляться в заметном количестве большегрузные четырехосные крытые вагоны и цистерны.

Индустриализация страны требовала быстрого увеличения перевозочной работы жел.-дор. транспорта. Нужно было перевозить все возраставшие массы индустриальных и строительных грузов в новых направлениях.

Уже в восстановительный период стали коренным образом изменяться транспортные связи между районами страны. Промышленность Ленинграда и всего северо-западного района работала уже не на импортном топливе, как это было в царской России, а получала каменный уголь из Донбасса. Лесные богатства севера, почти не использовавшиеся в прошлом, стали разрабатываться более интенсивно. Увеличилась масса строительных материалов, направлявшихся в промышленные районы центра, юга, в Среднюю Азию и др. Сибирский хлеб пошел в больших количествах в Европейскую часть СССР. Все



Паровоз серии ЭУ

это оказало влияние на возрастание дальности перевозок и требовало увеличения общей перевозочной работы железных дорог. За 3 года этого периода пробег грузов на жел.-дор. транспорте возрос следующим образом:

Пробег грузов

(в миллиардах тонно-километров)

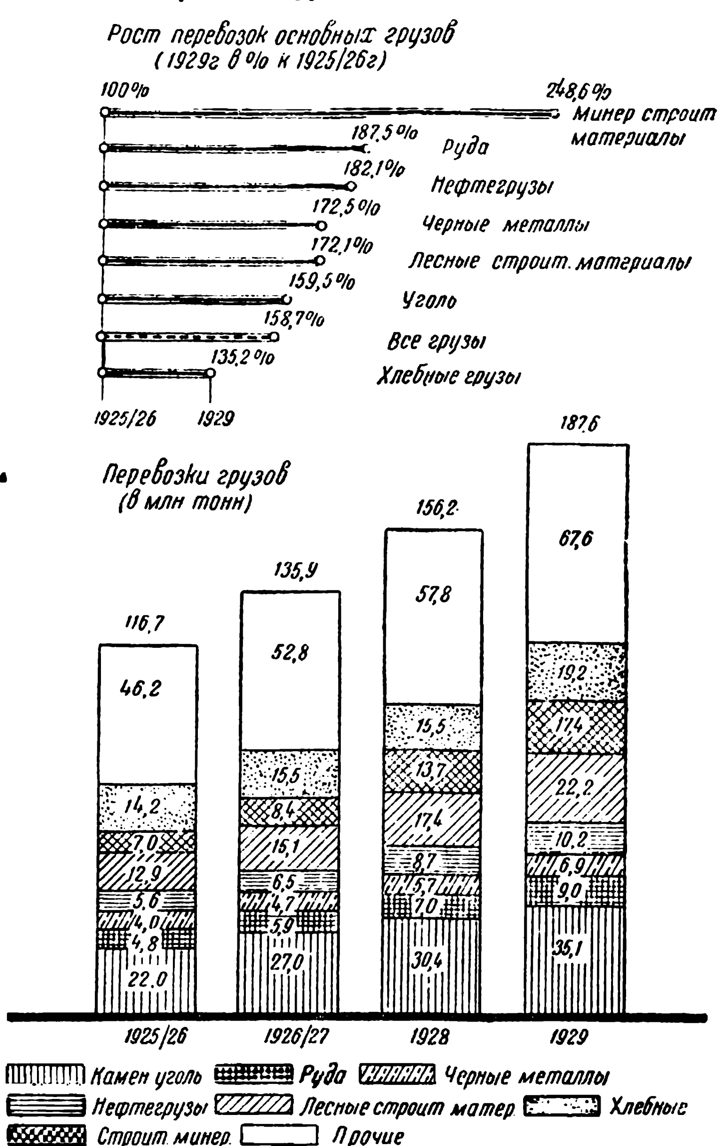
1926/27 г.	1928 г.	1929 г.	1929 г.	
			в % к 1925/26 г.	в % к 1913 г.
81,6	93,4	112,9	166,7	187,2

Увеличение перевозочной работы на 67% за 3 года и превышение довоенного уровня на 87% показывают, как быстро возрастали перевозки в связи с индустриализацией страны.

Влияние процесса индустриализации страны на работу транспорта проявилось также в изменении состава перевозимых грузов. Особенно сильно возросли перевозки таких грузов тяжелой промыш-

ленности, как руда, нефть, черные металлы, каменный уголь, машины и строительные материалы. Это показывает следующая диаграмма.

Перевозки грузов в 1925 26—1929 гг.



В результате более быстрого роста перевозок грузов тяжелой и строительной индустрии удельный вес только семи основных промышленных грузов (каменный уголь, металл, руда, нефтегрузы,

лесные строительные материалы, минеральные строительные материалы, машины), составлявший в 1913 г. менее половины всех грузов — 49,6%, возрос в 1929 г. до 54,5%.

Значительно возросли и пассажирские перевозки по железным дорогам. Количество перевезенных пассажиров увеличилось с 262,7 млн. человек в 1925/26 г. до 365,2 млн. человек в 1929 г., т. е. на 40%. По сравнению с довоенным временем пассажирские перевозки возросли почти вдвое — на 97,6%.

Однако развитие промышленности требовало более высоких темпов роста перевозок. К концу 1929 г. отдельные отрасли народного хозяйства стали испытывать затруднения из-за несвоевременного подвоза сырья, топлива, оборудования. Чтобы не создавать затруднений для народного хозяйства, транспорт должен был итти в ногу с общим темпом развития.

БОРЬБА С НЕДОСТАТКАМИ ХОЗЯЙСТВЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И ЗАДАЧИ ПОДГОТОВКИ НОВЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ

Огромное строительство в стране, введение новой техники и нового оборудования в промышленности и на транспорте предъявляли с каждым днем все бо́льшие требования на кадры специалистов, преданных партии и способных внедрять и использовать новую технику.

Продвижение вперед по пути социализма сопровождалось обострением классовой борьбы. Часть старых специалистов встала на путь вредительства. Вредительские организации в промышленности и на транспорте, преступная деятельность которых направлялась иностранными разведками, используя техническую неграмотность многих руководителей, разрушали и портили оборудование, организовывали диверсионные акты, крушения и аварии на железных дорогах. Вредительская банда фон-Мекка, Шухова, Пальчинского и др. стремилась дезорганизовать работу железных дорог, особенно в пограничной полосе. Для того чтобы сорвать дело технического развития транспорта, вредители пытались под видом так называемой тяжелой реконструкции омертвить капитальные вложения, создать диспропорции между отдельными отраслями железнодорожного хозяйства. Они предлагали вводить паровозы с такими большими нагрузками на ось, что потребовалось бы построить заново мосты, сменить даже самые тяжелые рельсы, имевшиеся на нашей сети.

Вредители заранее распределили между собой роли. В то время как одни предлагали «тяжелую реконструкцию», другие открыто выступали против всякой реконструкции транспорта и строительства новых магистралей.

Проникая в плановые органы, вредители «разрабатывали» такие «планы» транспорта, которые были рассчитаны на срыв индустриализации страны. В «планах» Шухова, фон-Мекка и других вредителей давались заведомо заниженные показатели роста перевозок, заниженные измерители использования подвижного состава и т. д.

В 1928 г. ОГПУ была ликвидирована банда шахтинских вредителей, орудовавших в Донбассе. Позднее на транспорте была ликвидирована вредительская банда фон-Мекка — Шухова. Ее судьбу разделили и другие вредительские организации на транспорте.

Важнейшим условием разоблачения и пресечения возможности вредительства в этот период являлось улучшение хозяйственно-технического руководства, воспитание и выращивание кадров советских специалистов, знающих дело и способных разоблачать всяческие махинации врагов.

Товарищ Сталин со всей остротой поставил вопрос о необходимости большевикам-хозяйственникам стать знатоками техники производства.

Объединенный пленум ЦК и ЦКК в апреле 1928 г. в своих решениях указал: «В соответствии с ростом и сложностью хозяйственного строительства хозяйственники должны поставить перед собой задачу путем получения спецзнаний и изучения техники производства овладеть производственно-технической стороной дела» [1].

На ряде пленумов ЦК ВКП(б) были намечены важнейшие мероприятия по подготовке кадров специалистов, преданных социалистическому строительству.

Пленум ЦК в июле 1928 г. в своем постановлении «Об улучшении подготовки новых специалистов» подчеркнул, что «подготовка новых специалистов превращается в важнейшую задачу всей партии» [2].

Были увеличены контингенты учащихся во втузах и техникумах, улучшена связь учебной работы с производством, поднято общественно-политическое воспитание студентов. В 1929 г. на ноябрьском пленуме ЦК ВКП(б) вновь был поставлен вопрос «О кадрах народного хозяйства».

Мероприятия партии обеспечили успешное разрешение проблемы кадров в народном хозяйстве, в том числе и на транспорте.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЛАНЕ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

В годы борьбы за индустриализацию страны партия начала осуществлять первый пятилетний план — сталинский план великих работ по построению фундамента социализма в нашей стране.

«Основная задача пятилетки, — указывал тов. Сталин, — состояла в том, чтобы создать в нашей стране такую индустрию, которая была бы способна перевооружить и реорганизовать не только промышленность в целом, но и транспорт, но и сельское хозяйство — на базе социализма» [3].

В декабре 1927 г. XV съездом партии были даны директивы по составлению первого пятилетнего плана. Задачи, стоявшие перед транспортом, были XV съездом определены следующим образом.

[1] ВКП(б) в резолюциях, ч. II, стр. 280.
[2] Там же, стр. 290.
[3] И. Сталин. Вопросы ленинизма, изд. 10, стр. 485.

«В области транспорта следует поставить своей задачей такое расширение сети транспорта и его работы, которое покрывало бы потребности расширяющегося производства и товарооборота, приобщая к народнохозяйственной жизни страны новые районы, открывая новые громадные источники развития производительных сил и обеспечивая нужды обороны. Принимая во внимание запоздание транспорта в переходе от восстановления к решительной перестройке и рационализации, должно обратить сугубое внимание на коренную реконструкцию транспортного хозяйства и рационализацию его работы по типу наиболее передовых в техническом отношении стран и вместе с тем более полного приспособления его к интересам потребителей»[1].

В этих же решениях XV съезда партии даны и указания об источниках средств для капитальных вложений в транспорт. Это средства из госбюджета и, особенно увеличение собственных накоплений путем снижения себестоимости, улучшения использования средств транспорта и сокращения непроизводительных затрат.

По первому пятилетнему плану жел.-дор. транспорт должен был значительно увеличить грузовые перевозки, особенно за счет индустриальных грузов (уголь, руда, металл, машины, строительные материалы). Весь грузооборот железных дорог должен был возрасти до 162,7 млрд. *т-км* в 1932/33 г.—в последнем году пятилетки.

Планом первой пятилетки предусматривалось большое строительство новых железных дорог, особенно в восточных районах СССР (Казахстане, Урале, Сибири, Средней Азии). Эти дороги должны были удовлетворить потребности хозяйственного развития новых районов и важнейших отраслей промышленности — угольной, металлургической, цветных металлов, лесной, а также потребности сельского хозяйства.

Пятилетним планом намечалось приступить к реконструкции паровозного и вагонного парков. Наши заводы должны были дать в большом количестве паровозы серий Э^{у} и С^{у}, гораздо более мощные по сравнению с имевшимися сериями паровозов. Была намечена электрификация отдельных участков железнодорожной сети.

На наших заводах намечалось построить большое количество четырехосных большегрузных вагонов. Надо было значительно увеличить число автотормозных вагонов, выбрать тип автоматической сцепки. Предусматривалось также проведение больших работ по усилению пути, развитию связи и сигнализации.

Задания пятилетки по реконструкции транспорта, по введению новой техники и нового оборудования сочетались с задачами рационализации работы транспорта, лучшего использования всех имеющихся технических средств.

Пятилетний план жел.-дор. транспорта продолжал дальше основ-

---

[1] «ВКП(б) в резолюциях», ч. II, стр. 245.

ную линию развития транспорта, данную в ленинском плане ГОЭЛРО. Уже планом ГОЭЛРО намечалось в соответствии с развитием народного хозяйства огромное увеличение работы транспорта, создание технически совершенных магистралей, пересекающих всю страну и сближающих между собой отдаленные районы. Эти установки плана ГОЭЛРО получили дальнейшую конкретизацию в пятилетнем плане транспорта.

Пятилетний план был утвержден XVI конференцией ВКП(б) в апреле 1929 г. и затем V съездом советов. Это был план великих работ, воодушевлявший миллионные массы трудящихся пафосом нового строительства.

В специальном обращении «Ко всем рабочим и трудящимся крестьянам Советского Союза» XVI партконференция призывала широкие массы развернуть социалистическое соревнование за выполнение основных задач социалистического строительства, выполнение плана первой пятилетки. Социалистическое соревнование и ударничество, могучий трудовой подъем и творческая энергия масс обеспечили осуществление индустриализации страны в рекордно короткий исторический срок и досрочное выполнение пятилетнего плана.



ГЛАВА VI

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД БОРЬБЫ ПАРТИИ ЗА КОЛЛЕКТИВИЗАЦИЮ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА (1930—1934 годы)

В этот период партия успешно разрешила труднейшую историческую задачу переходного периода — перевод миллионов мелкособственнических крестьянских хозяйств на путь колхозов, на путь социализма.

Рост социалистической промышленности, вооружавшей сельское хозяйство во все больших размерах передовой техникой,—тракторами, комбайнами и другими сельскохозяйственными машинами, решительная борьба с кулачеством, рост сельскохозяйственной кооперации, хороший опыт первых колхозов и совхозов, — все это подготовило переход к сплошной коллективизации. Основные массы крестьянства, убедившись в преимуществах крупного социалистического хозяйства, окончательно повернули в сторону колхозов.

Претворилось в жизнь ленинское предвидение, высказанное им еще в 1919 г.: «Если бы мы могли дать завтра 100 тысяч первоклассных тракторов, снабдить их бензином, снабдить их машинистами (вы прекрасно знаете, что пока это — фантазия), то средний крестьянин сказал бы: «Я за коммунию» (т. е. за коммунизм)» [1].

В 1929 г. было коллективизировано 3,9% крестьянских хозяйств, а через год, в 1930 г., — 23,6%. В 1934 г. коллективизацией было охвачено 71,4% крестьянских хозяйств и 87,4% всей посевной площади.

С конца 1929 г. партия перешла к политике ликвидации кулачества как класса, на основе сплошной коллективизации. Кулачество было экспроприировано.

«Это был глубочайший революционный переворот, скачок из старого качественного состояния общества в новое качественное состояние, равнозначный по своим последствиям революционному перевороту в октябре 1917 года» [2].

Партия проделала огромную работу по организационно-хозяйственному укреплению колхозов, по выкорчевыванию замаскировавшихся вражеских элементов из колхозов, по осуществлению сталинского лозунга — сделать колхозы большевистскими и всех колхозников зажиточными.

---

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXIV, стр. 170.
[2] История ВКП(б). Краткий курс, стр. 291.

В этот период был досрочно выполнен план первой пятилетки. В нашей стране был построен фундамент социалистической экономики. Страна приступила к осуществлению второй Сталинской пятилетки — пятилетки окончательной ликвидации капиталистических элементов, преодоления пережитков капитализма в экономике и сознании людей, завершения технической реконструкции всего народного хозяйства.

Успехи социализма в нашей стране приводили в бешенство подголоски разбитых классов — жалкие остатки троцкистов и бухаринцев. В их лице фашизм приобрел верных слуг, идущих для реставрации капитализма на все гнуснейшие преступления — вредительство, шпионаж, диверсии, террор, военное поражение СССР.

Советская власть беспощадно карает этих подлых изменников, злейших врагов народа.

В эти годы партия вела неустанную упорную борьбу за улучшение работы жел.-дор. транспорта, отстававшего от быстро растущих потребностей народного хозяйства.

Партия и правительство вскрывают и подвергают беспощадной критике крупнейшие недостатки в работе жел.-дор. транспорта, указывая пути быстрейшей ликвидации его отставания.

БОРЬБА ПАРТИИ ЗА УЛУЧШЕНИЕ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В годы борьбы партии за коллективизацию сельского хозяйства значительно возросли требования народного хозяйства к транспорту. Быстро растущая индустрия требовала резкого увеличения перевозочной работы транспорта, бесперебойного подвоза топлива, сырья, строительных материалов, оборудования для построенных и строящихся крупных промышленных предприятий.

Социалистическая реконструкция сельского хозяйства также поставила перед транспортом новые ответственные задачи. На колхозные и совхозные поля были доставлены за эти годы 240 тыс. тракторов, 32 тыс. комбайнов, 25 тыс. грузовых автомашин, огромная масса других сельскохозяйственных машин. Для работы тракторного и автомобильного парков в совхозах и МТС нужно было перевозить миллионы тонн нефтепродуктов. Во много раз увеличились перевозки минеральных удобрений. Быстрыми темпами возрастал товарооборот между городом и деревней.

Для того чтобы полностью удовлетворять потребности народного хозяйства, жел.-дор. транспорт должен был значительно увеличить размеры перевозок. Однако вследствие перебоев в работе железных дорог затруднения, которые испытывались еще в конце 1929 г. различными отраслями народного хозяйства, стали все больше возрастать. Жел.-дор. транспорт резко отставал от общего темпа развития народного хозяйства.

Крайне плохо использовались технические средства транспорта, в первую очередь подвижной состав.

Троцкистско-бухаринские вредители, агенты фашистских разведок всячески тормозили рост работы транспорта и противодействовали его технической реконструкции.

Яростно борясь против индустриализации страны, они выступали против увеличения перевозок, против подъема в работе транспорта. Стремясь разорвать нашу страну на отдельные разобщенные районы, они добивались ослабления межрайонных связей и выступали против технической реконструкции транспорта. Они разрывали единое дело реконструкции и рационализации транспорта, противопоставляя их друг другу. Прикрываясь словами о рационализации, они проводили вредительские методы эксплуатации и ремонта, насаждали обезличку во все отрасли железнодорожного хозяйства.

Партия разоблачила эти контрреволюционные установки врагов и их подрывные методы.

На XVI съезде партии (июнь — июль 1930 г.) товарищ Сталин поставил перед партией задачу — по-большевистски взяться за дело транспорта и двинуть его вперед. В политическом отчете Центрального комитета партии товарищ Сталин сказал:

«Нет необходимости распространяться о громадном значении транспорта для всего народного хозяйства. И не только для народного хозяйства. Как известно, транспорт имеет серьезнейшее значение и для обороны страны. И вот, несмотря на громадное значение транспорта, хозяйство транспорта, реконструкция этого хозяйства все еще отстает от общего темпа развития. Надо ли еще доказывать, что при таком положении мы рискуем превратить транспорт в «узкое место» народного хозяйства, могущее затормозить наше продвижение вперед?» [1].

Отставание транспорта остро сказалось в осенне-зимний период 1930/31 г. В работе железных дорог наступил глубокий прорыв. Суточная погрузка на сети, достигавшая в июне 1930 г. 50,9 тыс. вагонов, осенью покатилась вниз, составив в декабре лишь 42,6 тыс. вагонов. В январе и феврале 1931 г. погрузка продолжала падать, снизившись до 36 тыс. вагонов в сутки. Резко ухудшились показатели использования паровозов и вагонов. Коммерческая скорость упала до 10 *км* в час.

Непосредственной причиной резкого ухудшения работы железных дорог были крупнейшие недостатки в эксплуатации и ремонте паровозов, связанные с обезличенной ездой, когда паровозы не имели прикрепленных к ним постоянных паровозных бригад. Паровозы — основная двигательная сила жел.-дор. транспорта — оставались без хозяйского наблюдения, повседневного ухода, своевременного качественного ремонта. Число порч и отцепок паровозов в пути достигло огромных размеров. В октябре 1930 г. было 3 646 случаев порч паровозов в пути, а в январе 1931 г. — уже 4 988. Еще больше выросло число недодач паровозов под поезда: в октябре 1930 г. было 1 958 случаев недодач, а в январе 1931 г. —

---

[1] И. Сталин. Вопросы ленинизма, изд. 10, стр. 407.

9 809. Количество больных паровозов достигало 30% парка. Все это дезорганизовало эксплуатационную работу, влекло за собой падение коммерческой скорости, ухудшение показателей использования паровозов и вагонов и как результат — резкое падение погрузки.

Обезличка насаждалась и распространялась вредителями на транспорте в течение ряда лет. Она постепенно разрушала паровозный и вагонный парк. К концу 1930 г. и началу 1931 г., когда в соответствии с потребностями народного хозяйства транспорт должен был сделать большой шаг вперед, губительное влияние обезлички сказалось со всей силой.

ЦК ВКП(б) по-большевистски, со всей конкретностью вскрыл болезни транспорта. Историческое обращение ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 15 января 1931 г. ко всем партийным, хозяйственным, профессиональным и комсомольским организациям «О железнодорожном транспорте» за подписями товарищей Сталина и Молотова сыграло решающую роль в улучшении состояния паровозного парка. Указанные в этом обращении мероприятия стали программой борьбы за оздоровление жел.-дор. транспорта и увеличение погрузки.

Проведенная под руководством партии ликвидация обезлички в использовании паровозов и переход на спаренную езду (прикрепление к одному паровозу двух постоянных бригад) обеспечили быстрое оздоровление паровозов и улучшение других эксплуатационных показателей. Так был нанесен первый решающий удар по обезличке на жел.-дор. транспорте. Это важнейшее мероприятие дополнялось комплексом других: улучшение ремонта паровозов, перестройка заработной платы машинистов и работников по ремонту паровозов, возвращение на транспорт квалифицированных кадров, усиление партийно-воспитательной работы.

В результате борьбы за реализацию этих решений все основные показатели эксплуатационной работы уже в марте 1931 г. дали заметное улучшение. Резко сократилось число недодач и порч паровозов в пути, улучшился среднесуточный пробег паровозов и товарных вагонов, повысилась коммерческая скорость, поднялась среднесуточная погрузка.

Боевой программой действий для работников всех отраслей народного хозяйства явились указания товарища Сталина, данные им на совещаниях хозяйственников. На Первой Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности в феврале 1931 г. тов. Сталин повернул внимание хозяйственных работников к делу овладения техникой. «Большевики должны овладеть техникой. Пора большевикам самим стать специалистами. Техника в период реконструкции решает все» [1].

На совещании хозяйственников в июне 1931 г. товарищ Сталин развернул знаменитые шесть условий победы: организованный набор рабочей силы и механизация труда, ликвидация текучести рабочей силы и уравниловки в заработной плате; ликвидация обез-

---

[1] И. Сталин. Вопросы ленинизма. стр. 446.

лички и улучшение организации труда; создание собственной производственно-технической интеллигенции рабочего класса; изменение отношения к специалистам старой школы и более смелое привлечение их к работе; внедрение хозрасчета и поднятие внутрипромышленного накопления. В этих исторических шести условиях с исключительной целеустремленностью и дальновидностью определялись важнейшие мероприятия для всех областей социалистического строительства. Они явились блестящим теоретическим обобщением опыта социалистического строительства.

В соответствии с этими указаниями товарища Сталина на жел.-дор. транспорте нужно было решительно улучшить хозяйственное и техническое руководство. Организованный набор рабочей силы и механизация труда имели важнейшее значение для жел.-дор. транспорта с его разветвленной сетью дорог, многочисленными подсобными хозяйствами, с его большим объемом погрузочных, путевых, строительных и других трудоемких работ. Уравниловка в оплате труда на жел.-дор. транспорте приводила к большой текучести рабочей силы и не давала стимула к повышению квалификации работников. «Нельзя терпеть, чтобы машинист на железнодорожном транспорте получал столько же, сколько переписчик», [1] — указывал товарищ Сталин. Нужно было с неослабной энергией продолжать борьбу за укрепление спаренной езды и ликвидацию обезлички, проникшей в различные отрасли железнодорожного хозяйства, улучшить организацию труда огромной армии работников жел.-дор. транспорта. Создание производственно-технической интеллигенции рабочего класса и установление правильного отношения к старым специалистам имели огромное значение для освоения техники на транспорте. Внедрение и укрепление хозрасчета были особенно необходимы для повышения качества работы транспорта и увеличения накоплений.

Потребность в новых источниках накопления товарищ Сталин непосредственно связывал с вставшими перед страной грандиозными задачами нового строительства во всех отраслях народного хозяйства и, в частности, с задачами развития широчайшего железнодорожного строительства.

«Дело идет о создании новой, технически вооруженной, промышленности на Урале, в Сибири, Казахстане. Дело идет о создании нового крупного сельско-хозяйственного производства в зерновых, животноводческих и сырьевых районах СССР. Дело идет о создании новой железнодорожной сети между Востоком и Западом СССР. Понятно, что старых источников накопления не может хватить на это грандиозное дело» [2].

Партия и правительство, вся страна с неослабным вниманием следили за работой транспорта, оказывая ему постоянную помощь.

В решениях Июньского пленума ЦК ВКП(б) в 1931 г. «Железнодорожный транспорт и его очередные задачи» были указаны конкрет-

---

[1] И. Сталин, Вопросы ленинизма, стр. 451 — 452.
[2] Там же, стр. 462.

ные мероприятия по дальнейшей борьбе с обезличкой, уравниловкой, по подготовке кадров, внедрению хозрасчета. Решения пленума вооружили железнодорожников развернутой программой борьбы за осуществление реконструкции транспорта «в направлении: электрификации железных дорог, введения мощного подвижного состава (паровозов, электровозов и тепловозов), 50 — 60-тонных вагонов, автосцепки, автотормозов, автоблокировки, реконструкции верхнего строения пути, переоборудования тяговых устройств, водоснабжения, связи, механизации погрузочно-разгрузочных работ и т. д.» [1].

Пленум признал, что «ведущим звеном реконструкции железнодорожного транспорта в перспективе его развития является электрификация железных дорог».

Указание пленума, что транспорт является неотъемлемой органической частью социалистической индустриализации и должен развиваться в полном соответствии с развертыванием социалистического строительства, имело огромное значение в борьбе с право-троцкистскими вредительскими попытками срыва реконструкции транспорта, создания диспропорции между транспортом и народным хозяйством.

В том же 1931 г. на Октябрьском пленуме ЦК ВКП(б) вновь рассматривался вопрос о работе жел.-дор. транспорта. В резолюции «О железнодорожном транспорте» Центральный комитет обязал железнодорожников развернуть борьбу за устранение основных недостатков в работе транспорта: далеко еще не ликвидированной обезлички и безответственности в работе железнодорожных органов, неумения использовать внутренние резервы транспорта, плохой постановки дела эксплуатации, неупорядоченности организации труда, наличия уравниловки. Пленум указал:

«Внимание всей партии и местных парторганизаций должно быть в еще большей мере сосредоточено на дальнейшей мобилизации железнодорожников для улучшения работы паровоза, вагона, для повышения качества ремонта, для улучшения работы станции, для укрепления труддисциплины, для решительного улучшения работы аппарата управления, для борьбы с косностью и бюрократизмом» [2].

Решения Октябрьского пленума имели большое значение во всей последующей борьбе партии за подъем жел.-дор. транспорта.

В 1932 г. железнодорожным транспортом было выполнено в 4 года задание первой пятилетки по перевозочной работе. Двинулось вперед дело реконструкции транспорта, непрерывно укреплялась его материально-техническая база. Однако технические средства транспорта использовались крайне плохо. Достигнутый уровень работы жел.-дор. транспорта не соответствовал потребностям народного хозяйства в перевозках, годовые планы перевозок не выполнялись. Транспорт продолжал оставаться узким местом народного хозяйства.

Особенно резко проявилось отставание транспорта в 1933 г. — первом году второй пятилетки. Промышленная продукция сильно

---

[1] ВКП(б) в резолюциях, ч. II, стр. 465.
[2] Там же, стр. 483 — 484.

выросла, колхозы и совхозы собрали обильный урожай, но грузооборот железных дорог в 1933 г. остался на уровне предыдущего года. Невывезенные остатки грузов достигли громадных размеров. Железные дороги не справлялись даже с перевозками грузов, крайне необходимых самому транспорту — рельсов, скреплений, труб и т. п. Создавалась опасность подрыва всего народного хозяйства страны и ее обороноспособности. Необходимо было на основе большевистской самокритики, беспощадно вскрывая все недостатки, провести коренную перестройку всей работы жел.-дор. транспорта.

Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) в июле 1933 г. «О работе железнодорожного транспорта», «О перестройке органов управления железнодорожного транспорта», «О перестройке системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте», постановление ЦК ВКП(б) «О политотделах на железнодорожном транспорте» — вскрыли причины неудовлетворительной работы транспорта и дали развернутую программу борьбы за перестройку его работы.

Постановления СНК и ЦК указали, что главной причиной совершенно неудовлетворительной работы железных дорог являются «недостатки руководства, недостатки организационного характера, все еще не изжитый, окончательно обанкротившийся канцелярско-бюрократический метод руководства железными дорогами, начиная от районов и дирекций и кончая центральными управлениями НКПС» [1].

Анализ недостатков работы транспорта был произведен с величайшей конкретностью, на основе глубокого сталинского обобщения опыта социалистического строительства в период, когда с особенной остротой определилось решающее значение требования товарища Сталина «по-новому работать, по-новому руководить».

Постановления партии и правительства отметили совершенно нетерпимые недостатки в организации труда на транспорте. Две трети инженерно-технических работников жел.-дор. транспорта заполняли канцелярии районов, дирекций и НКПС. Заработная плата строилась таким образом, что работники получали тем больше, чем дальше они отстояли от работы на линии. Вопросами заработной платы и нормирования занимались не сами руководители, а второстепенные работники, оторванные от производства.

Построение аппарата НКПС и дорог являлось ярким примером неудовлетворительного руководства жел.-дор. транспортом.

«Здесь мы имеем одно из худших проявлений так называемой «функциональной системы» в управлении, выражающееся в искусственном выделении ряда функций со множеством совершенно ненужных отделов и секторов, что ведет, вместо сосредоточения дела управления депо, станцией, районом, дорогой, к его рассредоточению, к устранению действительного оперативного руководства и к уничто-

---

[1] Сборник постановлений СНК СССР и ЦК ВКП(б) о железнодорожном транспорте, Трансжелдориздат, 1934, стр. 3—4.

жению действительной ответственности за это руководство, т. е. к обезличке управления и обезличке ответственности вместо столь необходимого на транспорте укрепления единоначалия» (из постановления СНК и ЦК от 3 июля 1933 г.)[1].

В результате недисциплинированности, плохой работы коммунистов, отсутствия у них революционной бдительности на железных дорогах часто происходили крушения и аварии. Классово враждебные элементы, проникая на «незаметные» должности смазчиков, стрелочников, путевых обходчиков, вели подрывную работу, устраивали аварии, портили оборудование, расхищали государственное имущество.

В этом же постановлении указывалось, что партийные организации на транспорте не проявляли большевистской бдительности, не разоблачали классово враждебных элементов, проникших на транспорт. Против прогульщиков, летунов и дезорганизаторов производства не была создана атмосфера всеобщего осуждения и позорного изгнания их с транспорта.

Организационная перестройка системы управления, предложенная ЦК и СНК, искореняла функционалку и безответственность, усиливала значение дороги как основной хозяйственной единицы жел.-дор. транспорта. Постановлением СНК и ЦК была перестроена система заработной платы: введена прогрессивно-премиальная оплата для стимулирования лучшего выполнения производственных заданий, улучшено дело технического нормирования, инженерно-техническим работникам на линии была установлена более высокая заработная плата, чем в аппаратах дорог и центральных управлений.

Ряд мероприятий был направлен на улучшение состояния основных отраслей железнодорожного хозяйства. Было создано самостоятельное управление вагонного хозяйства. Были даны указания сосредоточить капитальные работы на основных участках эксплуатируемой сети и не допускать их распыления. Были пересмотрены нормативы для ремонта паровозов и вагонов. Партией был вскрыт ряд недопустимых технических упрощенств, вредительски проводившихся в путевом хозяйстве и в других отраслях жел.-дор. транспорта.

10 июля 1933 г. Центральный комитет партии принял постановление «О политотделах на железнодорожном транспорте». В этом постановлении говорится:

«Железнодорожный транспорт является главным нервом экономической жизни страны, материальной опорой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, между различными областями СССР, наконец — для связи между тылом и фронтом. Ослабление железнодорожного транспорта, перебои в его работе означают в виду этого ослабление всего народного хозяйства, ослабление и подрыв обороноспособности страны»[2].

---

[1] Сборник постановлений СНК СССР и ЦК ВКП(б) о железнодорожном транспорте. Трансжелдориздат, 1934, стр. 7.

[2] Там же, стр. 41.

Отмечая признаки ослабления работы и перебоев на жел.-дор. транспорте, постановление ЦК указывало, что наиболее серьезная опасность «состоит в том, что работники железнодорожного транспорта в своем большинстве не замечают, не видят этих тревожных признаков, а кто видит, — старается их замазать, не вскрыть и ликвидировать их, а замазать, замолчать» [1].

Чтобы поднять железнодорожный транспорт на должную высоту и покончить с его недостатками, работникам жел.-дор. транспорта необходимо было поднять свою квалификацию. Надо было покончить с разгильдяйством и развить в каждом работнике чувство величайшей ответственности перед страной. Надо было прививать работникам транспорта чувство революционной бдительности, «смело вскрывать недостатки в работе транспорта и выжигать их огнем честной большевистской самокритики».

Перед созданными на жел.-дор. транспорте политотделами была поставлена задача поднять среди железнодорожников дух «сознательной железной дисциплины» (Ленин), обеспечить подъем социалистического соревнования и ударничества, поднять на высший уровень всю партийно-политическую работу. Политотделы должны развернуть большевистскую борьбу с классово чуждыми и враждебными элементами, выявлять, разоблачать и удалять их с жел.-дор. транспорта, обеспечить охрану и бережное отношение к государственной, социалистической собственности. Политотделы должны организовать дело подлинного овладения техникой жел.-дор. транспорта коммунистами и беспартийными активистами.

Указания партии и правительства вооружали железнодорожников всем необходимым для того, чтобы быстро поднять работу транспорта. Задача состояла в том, чтобы честно и с большевистским упорством проводить в жизнь указания партии и правительства, выкорчевать канцелярско-бюрократические методы руководства, укрепить дисциплину сверху донизу.

Однако на жел.-дор. транспорте не было настоящей большевистской борьбы за проведение в жизнь партийных решений. Канцелярско-бюрократические методы руководства, плохое состояние дисциплины, крупнейшие недостатки в организации труда, отсутствие большевистской борьбы за использование внутренних ресурсов, слабая работа по политическому воспитанию кадров, — все это создавало обстановку, способствовавшую вредителям. Проникавшие на транспорт враги народа, троцкистско-бухаринские шпионы, диверсанты, вредители, вели подрывную работу, используя в качестве прикрытия контрреволюционную «теорию» предела, утверждавшую, что транспорт работает на пределе своих технических возможностей, что на транспорте нет резервов и он не может выполнять плана перевозок. Контрреволюционная «теория» предела, разгромленная впоследствии, принесла большой ущерб жел.-дор. транспорту.

---

[1] Сборник постановлений СНК СССР и ЦК ВКП(б) о железнодорожном транспорте. Трансжелдориздат, 1934, стр. 42.

На XVII съезде ВКП(б), происходившем в январе 1934 г., работа транспорта была подвергнута суровой критике. В отчетном докладе Центрального комитета XVII съезду партии тов. Сталин заострил внимание партии и всей страны на задаче развертывания товарооборота и решительного улучшения работы транспорта.

«Может случиться, — говорил тов. Сталин, — что товары есть, имеется полная возможность развернуть товарооборот, но транспорт не поспевает за развитием товарооборота и отказывается везти грузы. Как известно, оно так и бывает у нас сплошь и рядом. Поэтому, транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться, да, пожалуй, уже начинает спотыкаться вся наша экономика и, прежде всего, наш товарооборот» [1].

Отметив, что достигнутое увеличение работы всех видов транспорта слишком мало для нашей экономики, тов. Сталин сказал: «Не может быть сомнения, что все эти виды транспорта могли бы работать много лучше, если бы органы транспорта не болели известной болезнью, называемой канцелярско-бюрократическим методом руководства. Поэтому, кроме того, что нужно помочь транспорту людьми и средствами, задача состоит в том, чтобы искоренить в органах транспорта бюрократически-канцелярское отношение к делу и сделать их более оперативными» [2].

Чтобы излечить транспорт от его болезней и быстро поднять его работу, надо было в первую очередь укрепить дисциплину во всех его звеньях. Вопрос о дисциплине на транспорте особенно заострил в своем выступлении на съезде т. Ворошилов. Со всей резкостью он выступил против уговариваний, усовещеваний и всякого рода совещаний, ставших почти методом работы на жел.-дор. транспорте.

«Почему я с такой болью говорю об этом? Потому что, фигурально выражаясь, транспорт — это родной брат Красной армии. Разница между ними та, что наша армия еще только готовится действовать, когда наступит время защищать границы, — как она будет действовать, мы посмотрим (*аплодисменты*), — а транспорт уже сейчас находится на боевых позициях, он уже сейчас действует и действует беспрерывно, каждый день, каждый час, каждую минуту. И совершенно естественно, что если на транспорте находятся люди, которые своих начальников не слушают, указаниями их пренебрегают, то здесь должны быть, не могут не быть, всякие неприятности, все те последствия, о которых мы ежедневно читаем и которые болезненно отражаются на всем народном хозяйстве» [3].

Тов. Ворошилов указал, что особенно большие требования предъявляются к транспорту с точки зрения укрепления обороноспособности нашей страны. В условиях военного времени транспорт должен будет работать на некоторых направлениях с напряжением в 8 — 10 и даже больше раз, чем в условиях мирного времени.

---

[1] И. Сталин, Вопросы ленинизма, стр. 577.

[2] Там же, стр. 578.

[3] XVII съезд ВКП(б). Стенографический отчет. Партиздат, 1934, стр. 227.

Пламенный трибун Сергей Миронович Киров, в своей незабываемой речи на XVII съезде партии говорил о необходимости всколыхнуть широкие массы железнодорожников и опереться на них в борьбе за подъем транспорта. Обращаясь к транспортникам, С. М. Киров говорил: «Прежде всего вы должны по-большевистски взяться за дело, разбудить, расшевелить рабочих, поднять на ноги партийную организацию того же самого железнодорожного, водного транспорта. Ведь там рабочие вовсе не второстепенные. Это чепуха. На транспорте такие же рабочие, такие же члены партии, как и во всех других отраслях хозяйства. Нужно только суметь опереться на них» [1].

Вопросы работы жел.-дор. транспорта стояли на XVII съезде партии также в связи с обсуждением второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР. В плане великих работ второго пятилетия проблема транспорта являлась одной из важнейших узловых проблем. Необходимо было немедленно повысить работу транспорта и улучшить ее качество. Необходимо было обеспечить безусловное выполнение плана, укрепить в первую очередь государственную дисциплину во всех звеньях транспорта.

В борьбе за укрепление государственной дисциплины на транспорте большую роль сыграло постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 23 марта 1934 г. «О планировании перевозок и улучшении работы местных органов НКПС».

До этого постановления месячные планы перевозок составлялись междуведомственными органами, оторванными от работы транспорта. Командиры транспорта стояли в стороне от составления планов и не чувствовали ответственности за их выполнение. Из-за местнических и корыстных побуждений часто производились перевозки второстепенных грузов в ущерб перевозкам грузов общегосударственного значения. Всем этим пользовались вредители, срывавшие перевозки важнейших грузов.

Постановлением СНК и ЦК было в корне изменено дело планирования перевозок. Составление месячных планов перевозок было возложено на НКПС и начальников дорог. Было произведено разделение грузов на две категории. Грузы I категории — уголь, нефть, металл, хлеб, грузы ширпотреба и другие грузы общегосударственного значения стали планироваться централизованно НКПС с утверждением правительства. Выполнение планов перевозок этих грузов было поставлено в качестве первоочередной задачи железных дорог. Планирование перевозок грузов II категории, имеющих местное значение, было возложено на начальников дорог. Устанавливалась строгая ответственность за выполнение государственного плана перевозок и в первую очередь — грузов I категории.

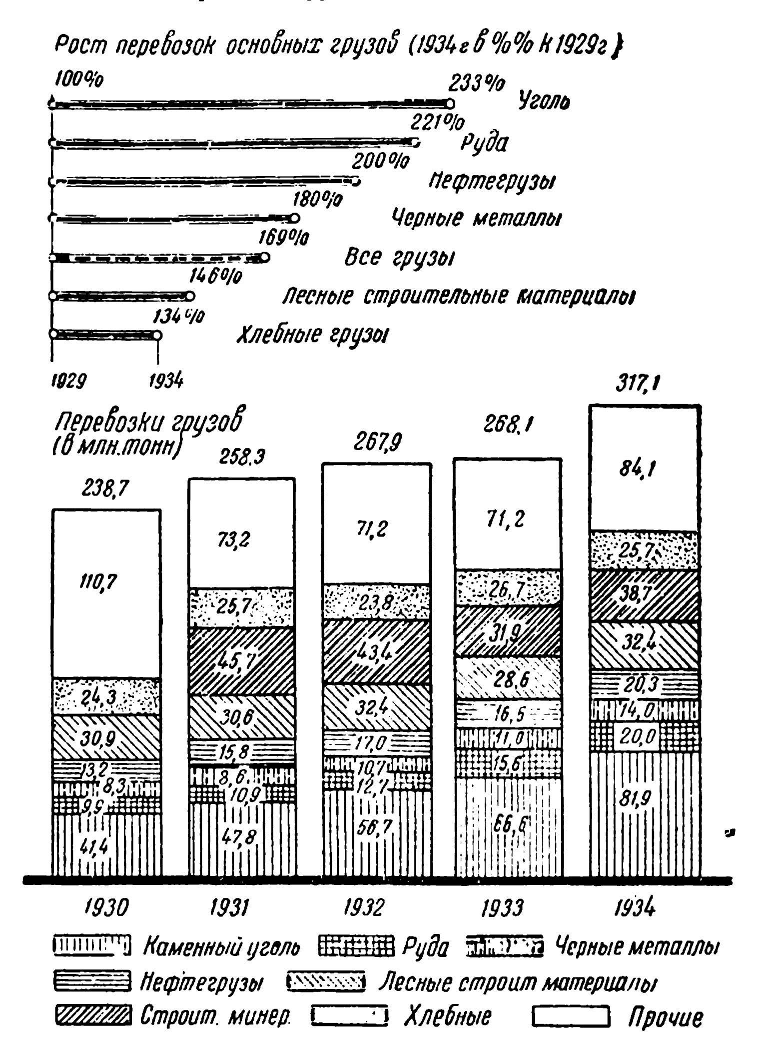
В результате мероприятий партии и правительства и их повседневной помощи транспорту грузооборот железных дорог в 1934 г. возрос на 18,3% по сравнению с 1933 г.

---

[1] С. М. Киров. Речь на XVII партсъезде ВКП(б), Стенографический отчет, стр. 257.

В годы борьбы партии за коллективизацию сельского хозяйства грузооборот жел.-дор. транспорта рос следующим образом:

Перевозки грузов в 1930—1934 гг.



Перевозка всех грузов за этот период возросла на 69%. Общий пробег грузов возрос за этот период на 82%, составив в 1934 г. 205,7 млрд. *ткм*. Средняя дальность перевозки грузов увеличилась с 612 *км* в 1929 г. до 649 *км* в 1934 г. Перевозки таких индустриальных грузов, как каменный уголь, руда, нефтегрузы, черные металлы, возросли значительно больше, чем перевозки всех грузов в целом. В результате удельный вес главнейших индустриальных грузов

(топливных, металлургических, строительных и машин) составил в 1934 г. 60,5% против 54,5% в 1929 г.

Но потребности народного хозяйства в перевозках возрастали в гораздо большей степени, чем перевозочная работа транспорта. За годы 1930 — 1934 продукция промышленности (в ценностном выражении) возросла в 2,4 раза. Сильно выросла также продукция сельского хозяйства. Между тем жел.-дор. транспорт, несмотря на увеличение его работы, не справлялся с перевозками даже самых важных, первоочередных грузов. К концу 1934 г. имелось свыше 3 млн. *т* невывезенного леса, 2 млн. *т* каменного угля, почти 1 млн. *т* руды и т. д. Количество невывезенных грузов тяжелой промышленности достигло огромной величины — 650 тыс. вагонов.

Необходимо было, опираясь на лучших людей жел.-дор. транспорта, полностью провести в жизнь решения партии и правительства и добиться резкого перелома в работе транспорта. Это было достигнуто под руководством одного из ближайших соратников Сталина — Лазаря Моисеевича Кагановича.

ИТОГИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ И ЗАДАНИЯ ПЛАНА ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ

В период борьбы за коллективизацию сельского хозяйства страна под руководством партии Ленина — Сталина успешно выполнила первый пятилетний план и приступила к выполнению второго пятилетнего плана.

Первый пятилетний план был досрочно выполнен в 1932 г. — четвертом году пятилетки. Лозунг масс «Пятилетка в 4 года» был претворен в жизнь.

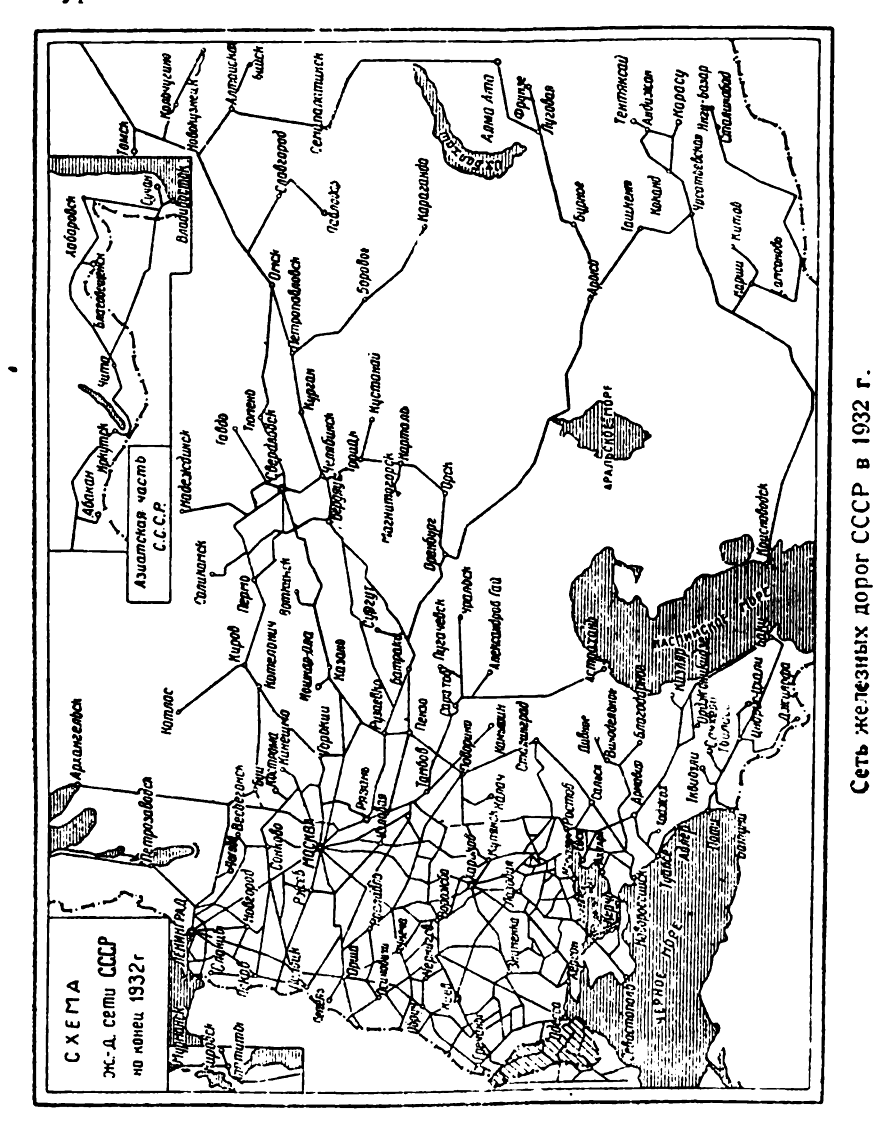
Тов. Сталин в докладе на пленуме Центрального комитета в январе 1933 г. развернул перед страной величественные итоги первой пятилетки. Партия добилась решающих побед в выполнении пятилетнего плана в промышленности и в сельском хозяйстве, в улучшении материального положения рабочих и крестьян, в развитии товарооборота, в борьбе с остатками враждебных классов. «...В результате успешного проведения пятилетки, — указал тов. Сталин, — мы уже выполнили в основном ее главную задачу — подведение базы новой современной техники под промышленность, транспорт, сельское хозяйство» [1]. Советский Союз превратился в могучую индустриальную державу, укрепилась его оборонная мощь.

Железнодорожный транспорт задания первого пятилетнего плана по перевозочной работе также выполнил в 4 года. Грузооборот железных дорог СССР за годы первой пятилетки увеличился с 93,4 млрд. *ткм* в 1928 г. до 169,3 млрд. *ткм* в 1932 г. при задании на последний год пятилетки в 162,7 млрд. *ткм*. Таким образом, это задание пятилетнего плана было перевыполнено на 4%. По отношению к уровню 1913 г. грузооборот в тонно-километрах в 1932 г. составил 257,7%.

---

[1] И. Сталин. Вопросы ленинизма, стр. 493.

Всего за 4 года первой пятилетки грузооборот возрос на 81%. Таких темпов роста перевозок не знали капиталистические страны. Не было их и в царской России, где в прошлом грузооборот увеличивался на 4 — 6% в год и то лишь в периоды так называемой высокой конъюнктуры.



Сеть железных дорог СССР в 1932 г.

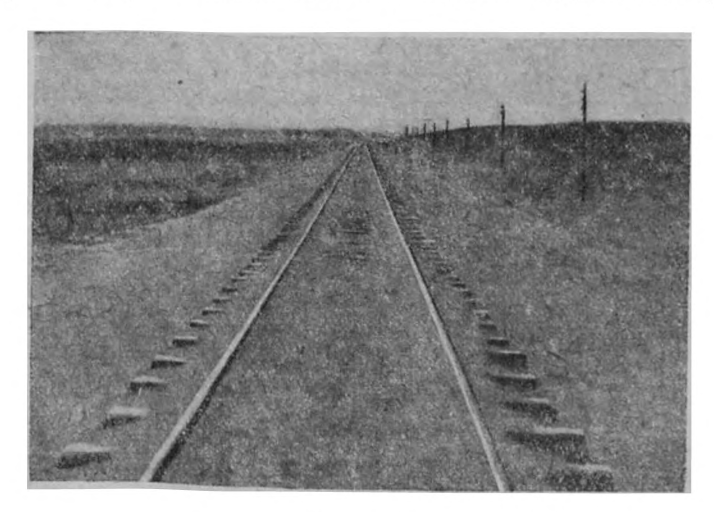
Наиболее быстро грузооборот возрастал в восточной части СССР и особенно в национальных республиках и областях в результате последовательного проведения ленинско-сталинской национальной политики. Так, при общем увеличении в стране объема перевозок

за годы первой пятилетки на 81% грузооборот на Урале возрос на 110%, в Западной Сибири — на 240%, в Карельской республике — на 180%, в Казахской — на 240%, в Киргизской — на 1 000%.



До постройки Турксиба

Сильно возросли грузовые потоки между старыми промышленными районами. Сдвиги в размещении производительных сил, создание второй угольно-металлургической базы на востоке (Урал — Кузбасс) и быстрый хозяйственный подъем отдаленных районов



Турксиб

привели к громадному росту грузопотоков в новых промышленных районах, особенно на востоке. Появились совершенно новые мощные грузовые потоки.

Улучшение материального и культурного положения трудящихся, рост городов и создание новых промышленных центров, успехи коллективизации вызвали бурный рост пассажирских перевозок. В 1932 г. перевозки пассажиров на железных дорогах составили 967 млн. человек — больше чем в 3 раза по сравнению с 1928 г. (291,1 млн. человек) и больше чем в 5 раз по сравнению с 1913 г. (184,8 млн. человек).

За годы первой пятилетки были проведены большие работы по развитию и реконструкции железнодорожной сети.

Строительство новых железных дорог явилось важнейшей составной частью индустриализации страны. Оно обеспечило развитие новых богатейших районов, быстрый хозяйственный подъем национальных республик. Всего за первую пятилетку было сдано в эксплуатацию около $4^1/_2$ тыс. *км* новых железных дорог.

В 1930 г. было закончено строительство крупнейшей железнодорожной магистрали — Туркестано-Сибирской ж. д. (1 442 *км*). Проходя по огромным пространствам Казахстана, Турксиб соединил рельсовыми путями Среднюю Азию и Сибирь с их разнообразными природными богатствами. По новой железной дороге пошли в Среднюю Азию из Сибири и Восточного Казахстана лес, хлеб, уголь. Республики Средней Азии значительно увеличили хлопководство, освобождая под хлопок часть площади, прежде занятой посевами хлеба. Постройка Турксиба сильно способствовала развитию хозяйства Казахстана, вовлечению в социалистическое строительство широких масс казахов, поднятию их культурного, политического и экономического уровня.

Одновременно с Турксибом была построена линия Троицк — Карталы — Орск (401 *км*), давшая выход из южного Урала. Ответвление от нее линии Карталы — Магнитогорск (145 *км*) было проведено для обслуживания строительства и эксплуатации крупнейшего металлургического комбината в Магнитогорске. Исключительно важное народнохозяйственное значение линии Магнитогорск — Карталы — Троицк определяется тем, что она является головным участком громадной магистрали, обслуживающей Урало-Кузнецкий комбинат — вторую угольно-металлургическую базу, созданную в первой сталинской пятилетке.

Постройка линии Боровое — Акмолинск — Караганда (460 *км*) обеспечила развитие третьей угольной базы СССР — Карагандинского каменноугольного бассейна.

Линия Сурханы — Сталинабад — Янги - Базар (186 *км*) связала столицу Таджикской ССР с железнодорожной сетью Союза и способствовала экономическому развитию Таджикистана.

Наряду с этими важнейшими новостройками в ряде районов было построено много линий с меньшим протяжением, но весьма важных по своему значению: линия Майкоп — Ходжох, имевшая значение для развития добычи кубано-черноморской нефти; ветка Апатиты — Кировск (б. Хибиногорск), построенная для развития добычи апатитов, и некоторые другие.

В результате строительства новых линий сеть железных дорог СССР с 76,9 тыс. *км* в 1928 г. возросла до 81,3 тыс. *км* в 1932 г.

В конце первой пятилетки было начато строительство крупнейшей железнодорожной магистрали Москва — Донбасс, связывающей Донецкий бассейн с центром наиболее коротким путем. Широкое развитие получило в первом пятилетии строительство вторых путей. Вторые пути были уложены на направлениях Челябинск — Омск, Челябинск—Чишмы, на отдельных участках линий, выходящих из Донбасса.

За годы первой пятилетки материально-техническая база жел.-дор. транспорта значительно усилилась благодаря широкому внедрению более совершенных технических средств. В соответствии с указаниями партии на жел.-дор. транспорте начал проводиться комплекс реконструктивных работ.

Ведущим мероприятием в этом комплексе является внедрение мощной тяги. Мощность локомотива определяет в основном общий уровень технического вооружения транспорта. Мощный локомотив развивает высокую скорость и обеспечивает большие веса поездов. Это увеличивает провозную способность дорог, дает возможность значительно повысить производительность труда и снизить себестоимость перевозок.

Вместо прежних слабых паровозов серии О в течение первой пятилетки основным паровозом товарного парка стал значительно более мощный паровоз серии Э. Были проведены большие работы по усовершенствованию имевшихся паровозов путем установки водоподогревателей, пароперегревателей, золотников Трофимова. Мощность паровозного парка за пятилетку возросла на 35%, а по сравнению с довоенным временем — на 54%.

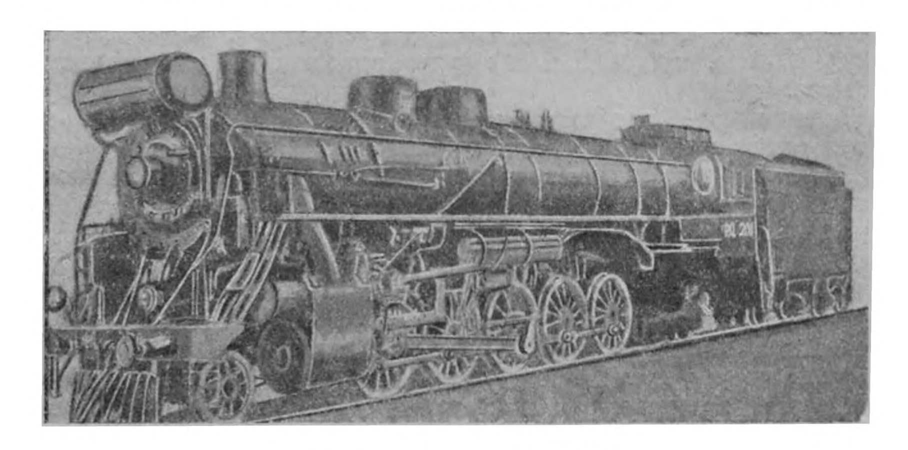
Огромным вкладом в дело реконструкции жел.-дор. транспорта было проектирование и постройка первых мощных товарных и пассажирских паровозов. Молодые советские специалисты блестяще разрешили сложные конструкторские задачи. В рекордно короткие сроки, за 70 дней, советские инженеры и рабочие построили в 1931 г. на Ворошиловградском заводе первый советский паровоз 1-5-1 с нагрузкой на ось 20 *т*. По предложению ударной бригады завода этот паровоз получил серию ФД — «в честь организатора борьбы за обновление и реконструкцию социалистического транспорта, чекиста, непримиримого борца с контрреволюцией, саботажем и вредительством, верного часового пролетарской страны, железного Феликса Дзержинского».

В 1932 г. к XV годовщине Октября на Коломенском заводе был построен первый мощный пассажирский паровоз 1-4-2, положивший начало серии ИС — по имени гениального вождя народов Иосифа Виссарионовича Сталина.

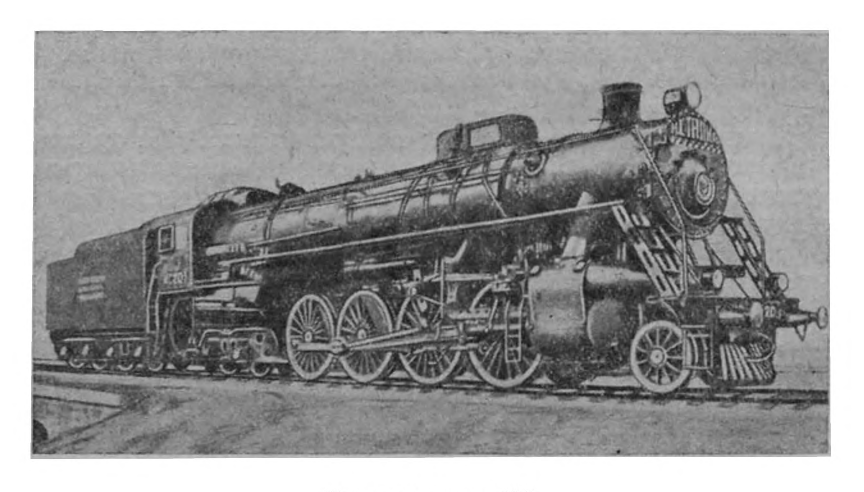
Паровозы серий ФД и ИС являются наиболее мощными паровозами в Европе и по ряду своих качеств не уступают лучшим американским паровозам.

В течение первой пятилетки стали претворяться в жизнь ленин-

ские указания об электрификации транспорта. Была электрифицирована линия Москва — Загорск с веткой Мытищи — Щелково для обслуживания интенсивного пригородного движения. Был электрифицирован Сурамский перевал на Закавказской ж. д. — труднейший по профилю участок на магистрали мощного потока нефти.



Первый паровоз серии ФД

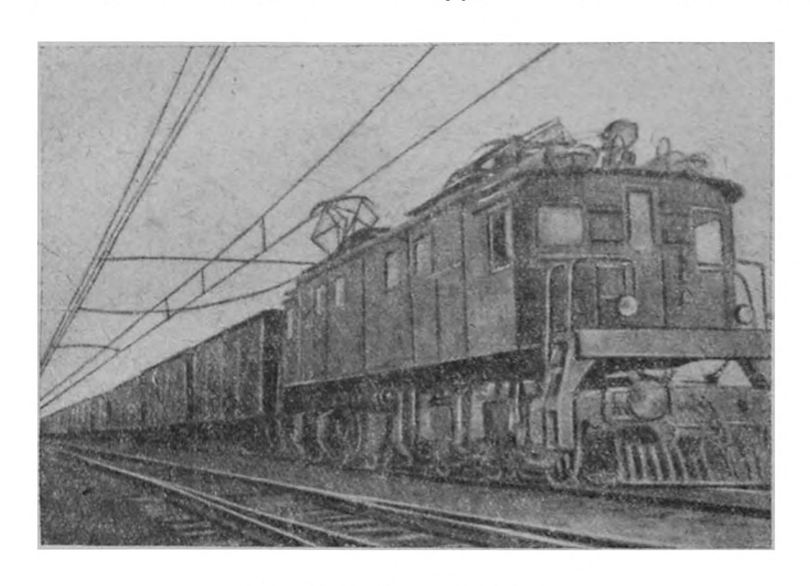


Паровоз серии ИС

В годы первой пятилетки вагонный парк железных дорог пополнился 70 тысячами новых грузовых вагонов (в двухосном исчислении). Значительную часть новых вагонов составляли большегрузные вагоны. Внедрение большегрузных вагонов является очень важной составной частью комплекса работ по реконструкции транспорта.

Большегрузные вагоны имеют ряд преимуществ по сравнению с двухосными вагонами. В поезде, составленном из большегрузных вагонов, вес самих вагонов занимает меньшую долю в общем весе поезда. При одинаковом общем весе поезд, составленный из большегрузных вагонов, имеет меньшую длину. На его переработку требуется затратить меньше времени. Большегрузные вагоны имеют преимущества и при механизации погрузки и выгрузки. В результате пополнения вагонного парка новыми вагонами его грузоподъемность возросла за первую пятилетку на 17%, а по сравнению с довоенным временем — на 44%.

Часть вагонного парка была оборудована автоматическими тор-



Пригородный электропоезд

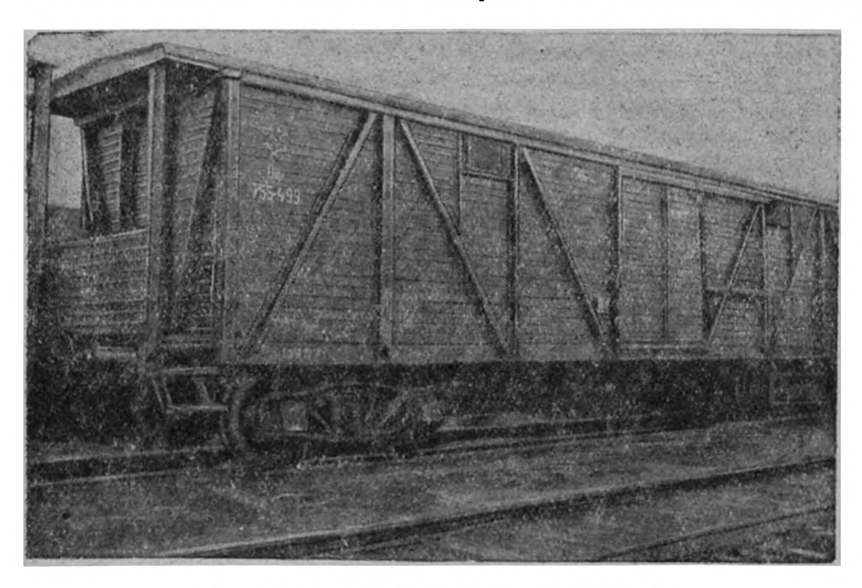
мозами. В качестве типового автотормоза в товарном движении был принят автотормоз советского изобретателя Матросова. По своим качествам этот автотормоз является наиболее совершенным и имеет ряд преимуществ по сравнению с лучшими заграничными типами. В течение первой пятилетки были проведены подготовительные работы по введению автоматической сцепки. Был выбран наилучший тип автосцепки — также советской конструкции.

Введение автоматических тормозов и автоматической сцепки еще больше повышает экономический эффект от использования мощного подвижного состава, обеспечивает безопасность движения, сокращает время на формирование и расформирование поездов, улучшает условия труда и повышает его производительность.

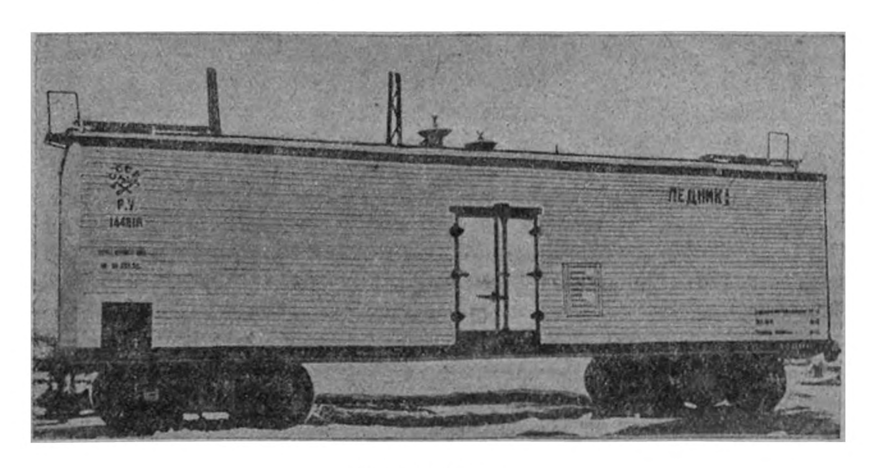
В соответствии с внедрением мощного подвижного состава нужно было усиливать верхнее строение пути. В течение первой пятилетки

велась работа по укладке более тяжелых рельсов, увеличению количества шпал и др. Однако качество путевых работ было очень низкое, в путевом хозяйстве была большая запущенность.

Большое значение имело начало работ по введению автоматиче-



Большегрузный 4-осный крытый вагон

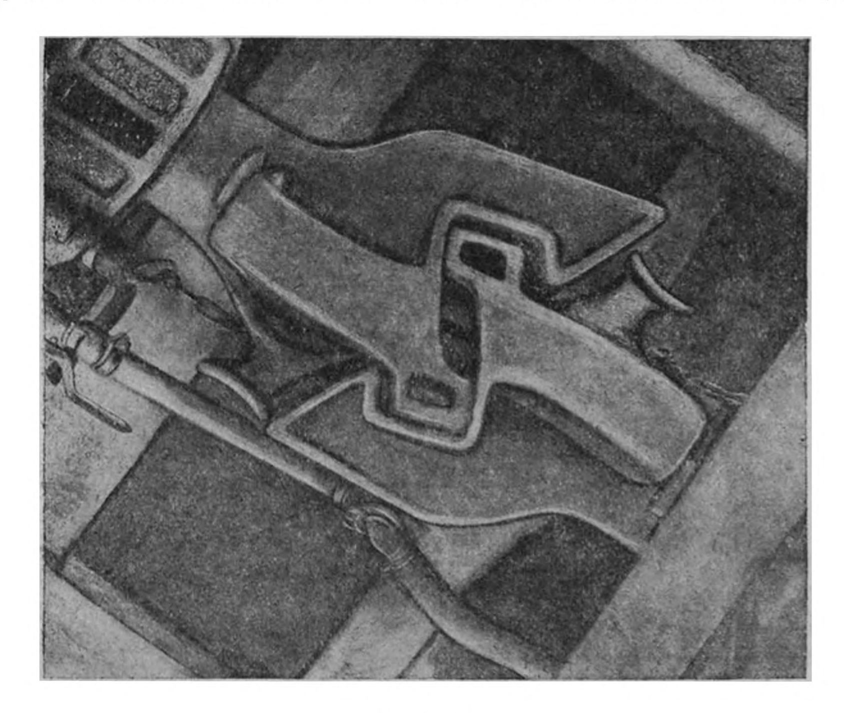


Вагон-ледник

ской блокировки на железных дорогах. Повышая скорость и безопасность движения, автоблокировка является вместе с тем важным мероприятием по увеличению пропускной способности железнодо-

рожных линий. За годы первой пятилетки автоблокировка была проведена на 452 *км* железных дорог, в том числе на линии Красный Лиман — Основа (направление наиболее мощного угольного потока из Донбасса), на линии Грозный — Гудермес — Прохладная (направление мощного потока нефти с Северного Кавказа) и др.

«Основное звено пятилетнего плана, — говорит тов. Сталин, — состояло в тяжелой промышленности с ее сердцевиной — машиностроением. Ибо только тяжелая промышленность способна реконструировать и поставить на ноги и промышленность в целом, и транспорт, и сельское хозяйство» [1]. Развитие транспортного машиностроения имело чрезвычайно большое значение для дела реконструкции жел.-дор. транспорта. Значительно возрос выпуск паровозов на реконструированных заводах — Харьковском, Коломенском, старом Луганском, Брянском «Красном Профинтерне». Развернулось строительство нового мощного паровозостроительного завода в Луганске (Ворошиловграде). Усилилось также и вагоностроение.



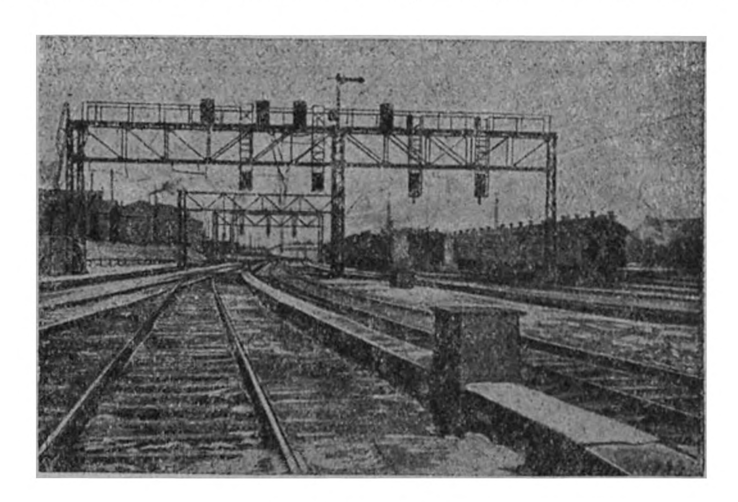
Автосцепка

Техническое усиление жел.-дор. транспорта в первой пятилетке могло быть более значительным, если бы не было крупнейших недостатков в капитальном строительстве. Плохая организация работ, техническая неграмотность многих хозяйственников и их политиче-

[1] И. Сталин. Вопросы ленинизма, изд. 10, стр. 487.

ская беспечность были использованы вредителями. Вредители распыляли средства, затягивали сроки строительства, насаждали технические упрощенчества.

На железнодорожном транспорте не велось необходимой борьбы за овладение техникой. Технические средства транспорта использовались неудовлетворительно. Несмотря на большое обновление и усиление паровозного парка, скорость движения была крайне низкой — в 1932 г. 14,3 *км* в час против 17 *км* по плану пятилетки. Среднесуточный пробег товарного вагона составлял в 1932 г. 97,3 *км* против 110 *км* по пятилетнему плану. Не было также выполнено задание пятилетки по среднесуточному пробегу товарного паровоза.



Автоблокировка

Вагоны оборачивались крайне медленно. В 1932 г. время оборота вагона составляло 9,35 суток. Свыше 80% всего времени оборота вагонов составляли простои на сортировочных, участковых, промежуточных станциях, на станциях погрузки и выгрузки. Огромные внутренние резервы, имевшиеся на жел.-дор. транспорте, не использовались. В результате потребности народного хозяйства в перевозках не удовлетворялись транспортом.

Заботами партии в годы первой пятилетки был значительно поднят материальный и культурный уровень широких масс железнодорожников. Общее количество работников по эксплуатации железных дорог увеличилось с 863,2 тыс. человек в 1928 г. до 1 054,3 тыс. в 1932 г., или на 22,1%. Среднегодовая заработная плата одного работника, составлявшая в 1928 г. 841,6 руб., возросла до 1 558,8 руб. в 1932 г., или на 85,2%. Значительно улучшилось культурно-бытовое обслуживание рабочих. В одно лишь жилищное строительство было вложено около 250 млн. руб.

Повысилась производительность труда. Она возросла в 1932 г. до 250,6 тыс. приведенных тонно-километров на одного работника по эксплуатации против 136,7 тыс. в 1928 г. Однако на транспорте все еще оставались крупнейшие недостатки в организации труда, оставались еще обезличка и уравниловка. Развитие социалистического соревнования и ударничества на жел.-дор. транспорте отставало от промышленности. Устранение недостатков в организации труда, в использовании всех технических средств транспорта являлось необходимым условием быстрейшей ликвидации отставания транспорта.

С переходом ко второй пятилетке задача ликвидации отставания транспорта встала особенно остро. Это со всей силой подчеркнул тов. Сталин в политическом отчете Центрального комитета XVII съезду партии.

«Мы добились того, что основные вопросы промышленности решены правильно, и промышленность стоит теперь твердо на ногах. Мы добились того, что основные вопросы сельского хозяйства также решены правильно, и сельское хозяйство—мы можем сказать это прямо—также стоит теперь твердо на ногах. Но мы можем лишиться этих достижений, если наш товарооборот начнет хромать, и транспорт окажется у нас гирей на ногах. Поэтому задача развертывания товарооборота и решительного улучшения транспорта является той очередной и актуальнейшей задачей, без разрешения которой мы не можем двигаться вперед» [1].

По докладам товарищей Молотова и Куйбышева XVII съезд ВКП(б) обсудил и утвердил второй пятилетний план развития народного хозяйства — план завершения строительства социалистического общества в нашей стране. Основной и решающей хозяйственной задачей второй пятилетки являлось завершение технической реконструкции всего народного хозяйства, — промышленности, сельского хозяйства, транспорта.

«Что значит завершить техническую реконструкцию народного хозяйства в СССР? — говорил т. Молотов в своем докладе на XVII съезде партии. — Это значит добиться такого технического перевооружения всех отраслей народного хозяйства, промышленности, сельского хозяйства, транспорта, которое бы поставило их на уровень передовых по технике капиталистических государств. Завершение технической реконструкции народного хозяйства выдвигает СССР на первое место в Европе по техническому уровню развития» [2].

Полное преодоление отставания транспорта являлось «первой узловой хозяйственной задачей второй пятилетки» (В. В. Куйбышев)[3].

В соответствии с намечавшимся огромным ростом продукции промышленности и сельского хозяйства и развертыванием товарооборота вторым пятилетним планом определялось увеличение грузооборота

---

[1] И. Сталин. Вопросы ленинизма, стр. 578.
[2] XVII съезд ВКП(б). Стенографический отчет, стр. 354.
[3] Там же, стр. 382.

железных дорог с 267,9 млн. *т* в 1932 г. до 475 млн. *т* в 1937 г., или на 73%. Общий пробег грузов на 1937 г. намечался в 300 млрд. *ткм* против 169,3 млрд. *ткм* в 1932 г.

Решениями XVII съезда партии была определена грандиозная программа технической реконструкции жел.-дор. транспорта во второй пятилетке. Широкое внедрение мощных паровозов ФД и ИС, превращавшихся в основные единицы паровозного парка, проведение электрификации железных дорог поднимали всю технику транспорта на новую, высшую ступень. Поставка жел.-дор. транспорту большого количества вагонов, главным образом большегрузных, обеспечивала решительное обновление и усиление вагонного парка. Пятилетним планом намечался полный перевод товарного движения на автоматическое торможение и массовое введение автоматической сцепки. Реконструкция железнодорожной сети включала большие работы по постройке новых линий и вторых путей, укладке тяжелых рельсов, усилению балласта, оборудованию автоблокировкой ряда важнейших направлений, реконструкции станций и т. д.

Вторым пятилетним планом были выделены основные решающие направления, на которых должны быть в первую очередь концентрированы реконструктивные работы. В результате этих работ основные железнодорожные магистрали, связывающие Донбасс с Кривым Рогом, Москвой и Ленинградом, Ленинград и Москву с Кавказом, Средней Азией и Уралом, Урал с Кузбассом, должны были получить наиболее мощное техническое вооружение.

Задача подъема работы транспорта на уровень, полностью удовлетворяющий потребности народного хозяйства, требовала решительного улучшения использования технических средств, упорной борьбы за освоение новой техники. Вторым пятилетним планом намечалось поднять среднесуточный пробег товарных локомотивов на 23,3% и товарных вагонов — на 28,5%, повысить участковую скорость товарного движения на 18,8%. Исходя из намеченного улучшения использования технических средств и усиления технической вооруженности транспорта, второй пятилетний план установил рост производительности труда на жел.-дор. транспорте на 43%.

Решающими условиями выполнения плана второй пятилетки являлись оперативность и конкретность руководства, подъем социалистического соревнования, крепкая производственная дисциплина, революционная бдительность против врагов рабочего класса.



ГЛАВА VII

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД БОРЬБЫ ПАРТИИ ЗА ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА И ПРОВЕДЕНИЕ НОВОЙ КОНСТИТУЦИИ

(1935—1937 годы)

В этот период была разработана, подвергнута всенародному обсуждению и принята Сталинская Конституция, законодательно закрепившая всемирно-исторические победы, одержанные под руководством большевистской партии народами великого Советского Союза.

В своем историческом докладе на VIII чрезвычайном съезде советов СССР 25 ноября 1936 г. о проекте Конституции СССР товарищ Сталин показал, какие грандиозные изменения произошли в жизни СССР за период, прошедший со времени принятия прежней конституции. В результате этих изменений уничтожена навсегда эксплуатация человека человеком, стираются грани между рабочим классом и крестьянством, между этими классами и интеллигенцией, наладилось настоящее братское сотрудничество народов в системе единого союзного государства.

«Экономическую основу СССР составляют социалистическая система хозяйства и социалистическая собственность на орудия и средства производства, утвердившиеся в результате ликвидации капиталистической системы хозяйства, отмены частной собственности на орудия и средства производства и уничтожения эксплоатации человека человеком», — записано в статье 4 Конституции.

Великая Сталинская Конституция является единственной в мире до конца демократической конституцией. То, о чем в течение веков мечтали лучшие умы человечества, осуществлено победившим рабочим классом и законодательно закреплено новой Конституцией СССР.

Крупнейшие победы одержаны партией за эти годы во всех областях социалистического строительства. В результате успешного завершения реконструкции народного хозяйства промышленность, сельское хозяйство, транспорт и армия были оснащены заново на основе новой техники.

«Главная и решающая хозяйственная задача второй пятилетки — завершение технической реконструкции народного хозяйства СССР — в основном выполнена». (Тезисы доклада тов. Молотова на XVIII съезде ВКП(б).

Величайшее значение для всего народного хозяйства, для укрепления оборонной мощи СССР имели блестящие победы, одержанные в этот период на жел.-дор. транспорте.

Под руководством сталинского наркома Л. М. Кагановича был достигнут в кратчайший срок коренной перелом в работе жел.-дор. транспорта. Уже 4 мая 1935 г. тов. Сталин в своей речи на выпуске академиков Красной армии, основываясь на первых решающих успехах, достигнутых железнодорожниками, указал, что мы имеем «развертывающийся и идущий в гору транспорт» [1].

Тов. Сталин в этой речи указал, что, после того как наша страна получила первоклассную технику, все дело — в кадрах, в людях, овладевших этой техникой. «Техника без людей, овладевших техникой,— мертва. Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса» [2]. Тов. Сталин указал, что «старый лозунг — «техника решает все», являющийся отражением уже пройденного периода, когда у нас был голод в области техники, — должен быть теперь заменен новым лозунгом, лозунгом о том, что «кадры решают все». В этом теперь главное» [3].

В ответ на лозунг вождя в стране развернулось всенародное стахановское движение. 31 августа 1935 г. молодой шахтер Алексей Стаханов дал за одну смену 102 *т* угля, показав невиданную до этого времени производительность труда. Стахановское движение с необычайной быстротой стало распространяться в промышленности, на жел.-дор. транспорте, в сельском хозяйстве. Социалистическое соревнование поднялось на новую, высшую ступень.

В своей речи на I Всесоюзном совещании стахановцев 17 ноября 1935 г. тов. Сталин вскрыл великое историческое значение стахановского движения. Стахановское движение является в своей основе глубоко революционным. Оно ломает старые нормы, дает высокую производительность труда. Тов. Сталин показал, что стахановское движение «содержит в себе зерно будущего культурно-технического подъема рабочего класса, что оно открывает нам тот путь, на котором только и можно добиться тех высших показателей производительности труда, которые необходимы для перехода от социализма к коммунизму и уничтожения противоположности между трудом умственным и трудом физическим» [4].

Основой стахановского движения послужило прежде всего коренное улучшение материального положения рабочих. «Жить стало лучше, товарищи. Жить стало веселее. А когда весело живется, работа спорится. Отсюда высокие нормы выработки. Отсюда герои и героини труда» [5]. Источниками стахановского движения явились и отсут-

---

[1] Речь тов. Сталина в Кремлевском дворце на выпуске академиков Красной армии. Партиздат, 1935 г., стр. 11.

[2] Там же, стр. 12.

[3] Там же.

[4] И. Сталин. Речь на Первом Всесоюзном совещании стахановцев. Партиздат, 1935, стр. 11.

[5] Там же, стр. 15.

ствие у нас эксплуатации, и наличие новой техники, и наличие кадров, освоивших новую технику.

В этот период были раскрыты и ликвидированы банды троцкистско-бухаринских шпионов, вредителей, изменников родины. На ряде судебных процессов были вскрыты чудовищные преступления этих врагов народа, предававших нашу родину, стремившихся восстановить в нашей стране капиталистическое рабство. Советский суд приговорил этих извергов к расстрелу. Фашистской разведке был нанесен жесточайший удар.

На пленуме ЦК ВКП(б) в феврале-марте 1937 г. тов. Сталин в докладе «О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников» призывал «Помнить и никогда не забывать, что пока есть капиталистическое окружение, — будут и вредители, диверсанты, шпионы, террористы, засылаемые в тылы Советского Союза разведывательными органами иностранных государств, помнить об этом и вести борьбу с теми товарищами, которые недооценивают значения факта капиталистического окружения, которые недооценивают силы и значения вредительства» [1].

Призывая к ликвидации ротозейства, благодушия, идиотской болезни беспечности и политической близорукости, тов. Сталин выдвинул лозунг о политическом воспитании кадров, об овладении большевизмом.

«Необходимо дополнить старый лозунг об овладении техникой, соответствующий периоду шахтинских времен, новым лозунгом о политическом воспитании кадров, об овладении большевизмом и ликвидации нашей политической доверчивости, лозунгом, вполне соответствующим нынешнему переживаемому периоду» [2].

12 декабря 1937 г. состоялись выборы в Верховный Совет Союза ССР, прошедшие с громадным подъемом. 90 миллионов избирателей — 98,6% — голосовали за блок коммунистов и беспартийных, подтвердив своим единодушным голосованием победу социализма в СССР. Это был триумф партии Ленина — Сталина, демонстрация единства великого Советского народа.

ПЕРЕЛОМ В РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

28 февраля 1935 г. народным комиссаром путей сообщения был назначен ближайший соратник тов. Сталина — Лазарь Моисеевич Каганович. С его именем связано успешное разрешение проблемы транспорта.

Беспощадно разоблачая вражеские элементы, осуществляя мастерское руководство всем сложным хозяйством жел.-дор. транспорта, Л. М. Каганович сплотил железнодорожников и поднял их на борьбу за быструю ликвидацию недостатков в работе

---

[1] И. Сталин. О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников. Партиздат, 1937, стр. 20.

[2] Там же, стр. 21.

транспорта. На основе решений партии и указаний тов. Сталина была развернута борьба за подъем транспорта.

«Речь идет не о поисках новых установок,—говорил тов. Каганович. Установки даны в выступлениях товарища Сталина, в постановлениях ЦК и Совнаркома, в речах руководителей партии и правительства на съезде партии и съезде Советов. Речь идет только об улучшении практической работы, о мобилизации сил, сознания, способностей всех железнодорожников, в первую очередь лучшей их части, для практического осуществления этих установок» [1].

Чтобы быстро поднять всю работу жел.-дор. транспорта, надо было прежде всего коренным образом изменить отношение самих железнодорожников к вопиющим недостаткам в работе транспорта. Многие работники транспорта свыклись с этими недостатками, примирились с ними и не чувствовали большевистской тревоги за позорную работу транспорта. Особенно нетерпимо было такое отношение к многочисленным авариям и крушениям на железных дорогах. Командиры транспорта привыкли к крушениям, считали их обычным делом. Диверсанты, шпионы и вредители, пробравшиеся на транспорт, пользовались этими настроениями благодушия и беспечности и безнаказанно организовывали аварии и крушения.

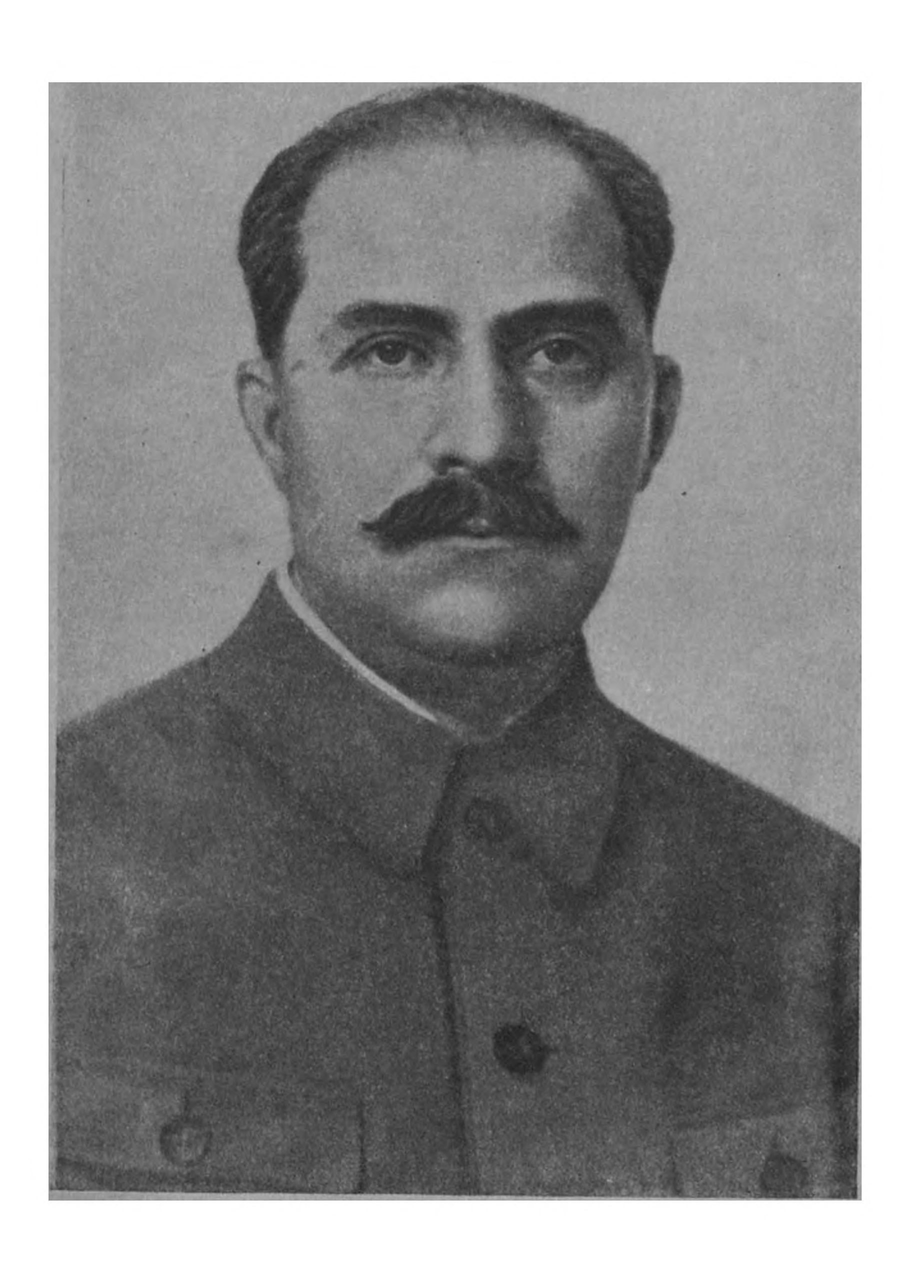
Первым вопросом, поставленным Л. М. Кагановичем во весь рост перед железнодорожниками, был вопрос о борьбе с крушениями и авариями. Упорная большевистская борьба с крушениями являлась важнейшим рычагом перестройки всей работы жел.-дор. транспорта. В приказе от 19 марта 1935 г. № 83/Ц «О борьбе с крушениями и авариями» тов. Каганович указал, что «крушение или авария подобно поражению отдельной воинской части в бою и, подобно ему, должно быть лично изучено командиром транспорта во всех его деталях для того, чтобы уроки этого поражения были полностью усвоены для исправления недостатков и улучшения всей работы.

В крушениях концентрируются все недостатки в работе железных дорог. Поэтому борьба с крушениями является первейшей и центральной обязанностью начальников дорог и всего командного состава железнодорожного транспорта».

Анализ данных о крушениях и авариях показывает, что огромное большинство их является результатом плохого качества работы и отсутствия дисциплины. Неправильное формирование и ведение поездов, неправильное торможение и оттормаживание поезда, небрежное отношение к упряжным и тормозным приборам, отсутствие оперативного инструктажа машинистов приводили к многочисленным крушениям и авариям вследствие разрыва поездов. Безобразное отношение к уходу за путем, к осмотру колесных пар и к ревизии букс вело к большому числу изломов шеек осей бандажей и рельсов. Большое количество крушений было результатом проезда закрытых семафоров и приема поездов на занятый путь — нарушения самых элементар-

---

[1] Л. М. Каганович. По-большевистски бороться за перевыполнение плана железнодорожным транспортом. Трансжелдориздат., 1935, стр. 13 — 14.



ных требований по безопасности движения. «Крушения, как в зеркале, отражают состояние дисциплины и организационно-технического руководства дорогами».

Тов. Каганович предложил начальникам дорог «лично взять в свои руки дело борьбы с авариями и крушениями и, не ограничиваясь разбором причин аварии и крушения, принимать все необходимые оперативные меры хозяйственно-организационного и технического порядка как по скорейшей ликвидации аварии или крушения, так и их предупреждению». Сокращение числа аварий и крушений было признано основным показателем улучшения работы дорог.

Приказ № 83/Ц имел огромное значение как непосредственно в борьбе за снижение количества аварий и крушений, так и в деле перестройки всей работы железных дорог. Борьба за его выполнение способствовала поднятию дисциплины во всех звеньях жел.-дор. транспорта. Приказ явился исходной базой для проведения целого ряда важнейших организационных и хозяйственно-технических мероприятий во всех отраслях жел.-дор. транспорта.

Важнейшим условием подъема всей работы транспорта было разоблачение и разгром контрреволюционной «теории» предела, являвшейся легальной формой вредительства, открытой формой борьбы против линии партии в вопросах транспорта.

Троцкистско-бухаринские агенты японской и немецкой разведок срывали выполнение плана перевозок, расстраивали эксплуатационную работу, проводили диверсии и шпионаж в различных отраслях транспортного хозяйства, чтобы дезорганизовать хозяйственную жизнь страны и облегчить военное нападение на нашу страну в целях восстановления в ней власти помещиков и капиталистов. Для того чтобы замаскировать свою подрывную работу, враги народа использовали контрреволюционную «теорию» предела, утверждавшую, что все технические и хозяйственные возможности транспорта исчерпаны, что поднять его работу невозможно.

«Теория» предела была основана на отказе от использования громадных преимуществ социалистической системы хозяйства и отрицании решающего значения субъективного фактора — людей, качества их труда, организации всей работы. Предельщики протаскивали заниженные нормы использования технических средств транспорта, рассчитанные на самые отсталые методы работы, на низкую квалификацию рабочих, на старую примитивную технику. Они противопоставляли скорость движения весу поезда и устанавливали заниженные нормы как скорости, так и веса.

Некоторая часть работников железнодорожного транспорта была заражена предельческими взглядами. Вместо того чтобы критически подойти к своей собственной работе, многие командиры транспорта с удовольствием принимали подсовываемую им «теорию» предела, оправдывавшую их плохую работу.

В то время, когда т. Каганович разрабатывал мероприятия по ускорению оборота вагонов, направленные на мобилизацию внутренних ресурсов транспорта для выполнения и перевыполнения плана пере-

возок, контрреволюционная группа лжеученых из б. Научно-исследовательского института эксплуатации выступила с техническим «обоснованием» невозможности ускорения оборота вагонов, невозможности выполнения государственного плана перевозок. «Они насиловали науку, технические расчеты, прибегали к демагогическому оправданию самых отсталых элементов и отсталых методов работы, лишь бы сорвать начинавшийся подъем ж.-д. транспорта»[1].

Нагло выступая со своими установками, предельщики рассчитывали на сочувствие той части командиров транспорта, которая искала оправдания своей плохой работы.

«Вот почему, товарищи, — говорил Л. М. Каганович в своей речи на Декабрьском пленуме ЦК ВКП(б) 1935 г., — после того как мы подробно изучили это дело в НКПС е, в ЦК партии, мы решили ударить по этой группе и не только дезавуировать и разгромить ее, но и развернуть работу среди коммунистов, командиров и политработников, чтобы они опомнились и поняли, что они попали в лапы к чужакам, что они пошли не по пути большевистской самокритики и мобилизации всех сил, которые имеются на транспорте, а по пути замазывания своих недостатков»[2].

Приказом от 14 апреля 1935 г. № 99/Ц «Об антигосударственной линии и практике в работе Научно-исследовательского института эксплуатации и отдела восточных дорог эксплуатационного управления НКПС» был вскрыт антисоветский характер работы группы лжеученых, пытавшихся обосновать невозможность ускорения оборота вагонов и тем самым выполнения государственного плана перевозок. Контрреволюционной «теории» предела на транспорте был нанесен сокрушительный удар. Было разоблачено наглое жульничество предельщиков, льстиво восхвалявших плохую работу транспорта, чтобы не допустить ее улучшения. Были разоблачены жульнические приемы предельщиков, выставлявших в качестве образца отрицательные стороны капиталистического транспорта, неизбежные при капиталистической системе хозяйства, и в то же время скрывавших сильные стороны работы транспорта за границей.

«Эти горе-теоретики, — говорил т. Каганович, — выставляют нам в качестве образца отрицательную сторону капиталистического хозяйства, что-де в Америке вагон используется меньше, чем у нас, и поэтому следует признать удовлетворительным существующий у нас оборот вагонов, рекомендуя при этом узаконить те простои вагонов, которые у нас имеются. Нечего и доказывать, что это чисто буржуазная теория, игнорирующая преимущества планового советского хозяйства, которое позволяет избежать хищнически непроизводительных затрат времени и материальных ресурсов, неизбежных в буржуазном хозяйстве. В Америке многочисленные дороги в конкурентной борьбе за клиента вынуждены итти на то, чтобы вагоны

---

[1] Л. М. Каганович. Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением. Трансжелдориздат, 1936, стр. 21—22.
[2] Там же, стр. 22—23.

простаивали в ожидании погрузки. К тому же вследствие кризиса у них больше вагонов, чем грузов для перевозки» [1].

Огромную часть времени своего оборота вагоны в США простаивают в ожидании погрузки и выгрузки. В составе же поезда вагоны двигаются очень быстро. В тот период, когда предельщики утверждали, что наш транспорт работает лучше заграничного, средняя участковая скорость движения у нас составляла 14 *км* в час, а в США 25 *км* в час. «Известно, что по основным магистралям в Америке товарные поезда ходят со скоростью более 600 километров в сутки. В Германии, видимо, в целях, не имеющих прямого отношения к хозяйству, товарные поезда тренируются к продвижению с большой скоростью — до 75 — 90 километров в час» [2].

Разоблачение контрреволюционной «теории» предела имело исключительное значение для всей дальнейшей борьбы за подъем работы железнодорожного транспорта. «После этого вся практическая борьба шла под определенным политическим углом зрения. Здесь видно, насколько правильно старое и вечно живое большевистское положение, что от политического направления в работе, от большевистской остроты постановки вопроса в решающей мере зависит успех дела. Если взять правильный прицел, если направление правильно, все мероприятия проходят в атмосфере действительной большевистской борьбы» [3]. Мобилизовывались огромные внутренние ресурсы транспорта, прежде скрывавшиеся предельщиками, улучшалась вся работа транспорта, и этим на практике опровергались лживые утверждения предельщиков.

На следующий день после издания приказа, разоблачавшего предельщиков, 15 апреля 1935 г., был издан приказ № 100/Ц «Об ускорении оборота вагонов». В приказе были вскрыты огромные резервы для увеличения погрузки, было положено начало решительной перестройки всех методов эксплуатационной работы.

Анализ оборота вагона за 1934 г. показал, что из всего времени оборота в 8,78 суток вагон находился непосредственно в движении лишь 45 часов - 21,6%, проходя в среднем в сутки 117 *км*, т. е. только 4,8 *км* в час. Остальные $^4/_5$ времени уходили на простои под погрузкой и выгрузкой (22%), на сортировочных и участковых станциях (43%) и на промежуточных станциях (13%). Приказом были даны задания сократить на 25% время простоя товарных вагонов на сортировочных и участковых станциях и на 15% простои под погрузкой и выгрузкой, повысить техническую скорость и устранить ненужные остановки на промежуточных станциях.

Нарком вооружил железнодорожников целой системой глубоко продуманных мероприятий по большевистской организации эксплуатационной работы.

Преимущества социалистической системы хозяйства обеспечи-

---

[1] Л. М. Каганович. По-большевистски бороться за перевыполнение плана железнодорожным транспортом, Трансжелдориздат, 1935, стр. 44 — 45.

[2] Там же, стр. 45.

[3] Л. М. Каганович. Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением. Трансжелдориздат, 1936, стр. 23.

вают возможность полного производительного использования имеющегося оборудования во всех отраслях народного хозяйства. В нашем хозяйстве отсутствуют анархия, кризисы, конкуренция. Наш социалистический транспорт является всенародным достоянием. У нас планируется вся работа транспорта. В нашем хозяйстве интересы транспорта и клиентуры полностью совпадают. Все эти преимущества дают нашему социалистическому транспорту исключительные возможности в области использования вагонного парка.

«Как раз вопрос об использовании вагонов — это такой вопрос, к которому нельзя подходить чисто технически. Мы имеем здесь проблему экономики, проблему организации хозяйства, т. е. того, что у нас коренным образом противоположно капитализму» [1].

Красной нитью через весь приказ «Об ускорении оборота вагонов» проходит установка на осуществление полной плановости в эксплуатационной работе вместо стихийности, из которой исходила предельческая эксплуатационная лженаука. Требования наркома—ликвидировать неравномерность в работе станций в течение суток, установить сменное планирование, сообщать на соседние участковые станции сведения о составе отправленных поездов и назначении вагонов, подавать такие же сведения на соседние дороги о подходах поездов к обменным пунктам, составлять планы отправительских маршрутов массовых грузов,—имели целью ввести настоящую плановость и четкий порядок во всю эксплуатационную работу.

В приказе с величайшей конкретностью указывались мероприятия, открывавшие огромные резервы для ускорения оборота вагонов и повышения погрузки. Такие мероприятия, как установление единовременности в выполнении отдельных смежных операций, производство текущего ремонта вагонов на станциях погрузки, выгрузки и составления маршрутов, резкое сокращение времени под накоплением вагонов, вносили в эксплуатационную работу совершенно новые методы, дававшие исключительный эффект, разбивали рутину, господствовавшую на железных дорогах.

Мобилизация широких масс железнодорожников вокруг основных вопросов — борьбы с крушениями и ускорения оборота вагонов, разоблачение и разгром предельчества воодушевили железнодорожников, влили в них уверенность в своих силах. На жел.-дор. транспорте по-настоящему стали развертываться социалистическое соревнование и ударничество. Транспорт начал подыматься в гору. 1 мая 1935 г. было погружено 75 934 вагона. Эта погрузка была «несчастьем» для предельщиков,—она показала, какие огромные неиспользованные резервы имеются на транспорте.

В течение первого полугодия 1935 г. среднесуточная погрузка из месяца в месяц возрастала (см. диаграмму на стр. 125).

Этот крутой рост погрузки имел огромное народнохозяйственное значение. Оборот вагона с 8,65 суток в марте снизился до 6,81

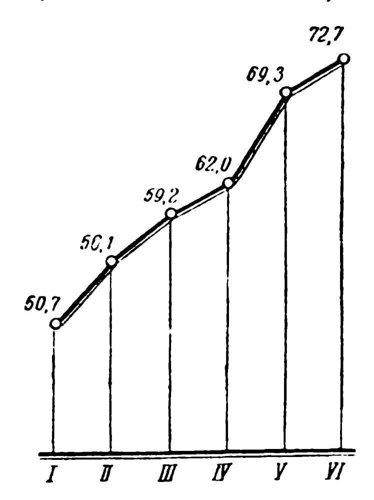
---

[1] Л. М. Каганович. Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением. Трансжелдориздат, 1936 г., стр. 22.

суток в июле, уменьшились простои. Под руководством тов. Кагановича железнодорожники прошли первый класс, характеризовавшийся укреплением дисциплины и мобилизацией масс на борьбу с основными недостатками в работе железнодорожного транспорта.

Развертывая дальше цепь мероприятий по подъему транспорта, тов. Каганович поставил перед железнодорожниками задачу перехода во второй класс. «На первом этапе нашей работы мы сосредоточились преимущественно на организационных мероприятиях, на ликвидации вопиющих и очевидных недостатков, на сплочении коллектива железнодорожников, в первую очередь командного и политического состава, на подъеме соревнования и ударничества, на разоблачении косности, неграмотности, антигосударственной практики и лжетеоретических высказываний горе-теоретиков. Теперь мы переходим во второй класс, где требования предъявляются большие, посложнее и потруднее», — говорил т. Каганович на совещании работников жел.-дор. транспорта 27 июля 1935 г.[1].

СРЕДНЕСУТОЧНАЯ ПОГРУЗКА В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 1935 г. (В ТЫСЯЧАХ ВАГОНОВ)



Знаменательной датой, имеющей исключительное значение в жизни жел.-дор. транспорта, явилось 30 июля 1935 г. В этот день в Кремле состоялся прием работников жел.-дор. транспорта руководителями партии и правительства. Народный комиссар путей сообщения Л. М. Каганович, открывая прием, свое первое слово привета посвятил первому машинисту Советского Союза, любимому и великому Иосифу Виссарионовичу Сталину. Тов. Каганович говорил:

«Маркс писал в «Классовой борьбе во Франции», что «революции — это локомотивы истории». По графику Маркса локомотив истории поставили на рельсы и повели вперед Ленин и Сталин. Враги революции пророчили нашему локомотиву аварии, пугали тяжелым профилем пути, крутыми спусками и трудными подъемами. Но мы сумели провести локомотив революции через все спуски и подъемы, через все повороты и кривые потому, что у нас были великие машинисты, умевшие вести локомотив истории. Мы победили потому, что в спаренной бригаде нашего локомотива машинистами были великие Ленин и Сталин»[2].

---

[1] Л. М. Каганович. Дальнейший подъем железнодорожного транспорта и паровозное хозяйство. Трансжелдориздат, 1935, стр. 15.

[2] Прием работников железнодорожного транспорта в Кремле. Трансжелдориздат, 1938, стр. 9 — 10.

Тов. Каганович призывал всех машинистов работать так же хорошо и вести поезда «так же аккуратно по графику, как работает и ведет вперед поезд нашей революции наш первый машинист товарищ Сталин».

В своем выступлении на приеме тов. Сталин поднял на небывалую историческую высоту значение жел.-дор. транспорта.

Товарищ Сталин говорил о решающем значении железнодорожного транспорта для существования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как наше советское государство. Он говорил, что существование и развитие нашего государства, превосходящего по своим размерам любое государство мира, в том числе Англию с ее колониями (не считая доминионов), — немыслимо без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего громадные области нашей страны в одно государственное целое. Он говорил, что развитие народного хозяйства такого громадного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие. Англия как государство была бы немыслима без первоклассного морского транспорта, связывающего в единое целое ее многочисленные территории. Точно так же СССР как государство, был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР.

Он говорил о великой чести для каждого работать на транспорте, о работниках, которые поняли значение транспорта и кладут свой труд на алтарь своей родины. Чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта, требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте.

Товарищ Сталин говорил о том, что есть у железнодорожников работники на больших постах и работники, стоящие на небольших постах, но нет на транспорте людей ненужных или незначительных. Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика. Когда вы это поймете, товарищи железнодорожники, — говорил товарищ Сталин, — когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта, — это и будет настоящая большевистская дисциплина.

Товарищ Сталин говорил об успехах транспорта и недостатках его работы, которые необходимо вскрывать при помощи смелой и решительной самокритики. Без критики двигаться вперед нельзя. Эта истина — чиста и прозрачна, как чиста и прозрачна ключевая вода. Он говорил о той самокритике, которой всегда учил нас Ленин, — критиковать открыто, честно, до конца, как полагается революционеру, вскры-

вать язвы нашей работы, не бояться критики, а пойти ей навстречу, не замазывать недостатки, прислушиваться к голосу всех работников, не только учить работников, но и учиться у них. Критика и самокритика — ключ, при помощи которого мы вскрываем и устраняем недостатки социалистического строительства и движемся вперед. В этом секрет нашего прогресса.

Отметив немалые достижения железнодорожников, выразившиеся в повышении среднесуточной погрузки с 56 тыс. вагонов до 73 тыс. вагонов, тов. Сталин указал:

«Но, товарищи, этого еще недостаточно с точки зрения потребности страны. Надо добиться среднесуточной погрузки в 75 000 — 80 000 вагонов в день» [1].

Тов. Сталин провозгласил тост за то, «чтобы транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером!» [2].

Выступление тов. Сталина имело величайшее значение для всего дальнейшего развития транспорта. Железнодорожникам было показано огромное значение их работы для государства, для всей страны, им был дан глубочайший анализ особенностей работы на жел.-дор. транспорте.

В ознаменование исторического дня приема железнодорожников руководителями партии и правительства—ЦИК СССР по просьбе рабочих и служащих железнодорожников принял постановление об установлении ежегодно в годовщину приема — 30 июля — «Всесоюзного дня железнодорожного транспорта Советского Союза» (постановление ЦИК СССР от 28 июля 1936 г.).

Воодушевленные речью вождя, работники великого железнодорожного конвейера с еще большей энергией сплотились на борьбу за разрешение новых организационных и хозяйственно-технических задач, вставших перед транспортом.

Для того чтобы железнодорожный конвейер работал четко, исправно и точно, как хороший часовой механизм, надо было прежде всего улучшить использование паровозов, улучшить организацию движения поездов. Локомотив — основная двигательная сила жел.-дор. транспорта, а паровозное хозяйство является его ведущей отраслью. Правильная организация использования паровозов и улучшение организации движения поездов являлись могучим рычагом для дальнейшего улучшения всей работы транспорта, для упорядочения всего железнодорожного хозяйства.

Такие важнейшие вопросы паровозного хозяйства и организации движения поездов, как повышение технической скорости, продвижение поездов строго по расписанию, были поставлены еще в приказе «Об ускорении оборота вагонов». Во втором полугодии 1935 г. задачи упорядочения всего паровозного хозяйства и движения поездов встали перед железнодорожниками во всей полноте.

[1] Прием работников железнодорожного транспорта в Кремле. Трансжелдориздат, 1938, стр. 29.

[2] Там же, стр. 30.

В своей речи на совещании железнодорожников 27 июля 1935 г. тов. Каганович, характеризуя требования, предъявляемые к железнодорожникам с переходом во второй класс, говорил: «...мы должны сейчас особое ударение сделать на проведении ряда хозяйственных технических мероприятий по всем отраслям ж.-д. хозяйства и в первую очередь по паровозному хозяйству и организации движения поездов, которые должны прочно закрепить и двинуть дальше подъем нашего транспорта» [1].

В приказе № 183/Ц от 7 августа 1935 г. «Об улучшении использования паровозов и организации движения поездов» была дана программа практических мероприятий, направленных на то, чтобы закрепить и двинуть дальше подъем транспорта. В приказе указывалось, что использование паровозов остается на недопустимо низком уровне. Техническая скорость грузового поезда составляла в первом полугодии 1935 г. 22,7 *км* в час, оставаясь на уровне 1932 и 1934 гг. В течение суток паровоз в среднем находился в движении только 7,9 часа, а остальное время простаивал на промежуточных станциях, в основных и оборотных депо. В приказе давались конкретные указания, как надо мобилизовать имеющиеся резервы в паровозном хозяйстве.

Важнейшим мероприятием по повышению технической скорости явилось поднятие заниженных предельщиками расчетных форсировок котлов (количество пара в килограммах, снятого с квадратного метра поверхности нагрева котла). Опираясь на опыт работы большого количества машинистов, тов. Каганович неопровержимо доказал возможность значительного повышения форсировок котлов. Приказом были установлены новые, более высокие расчетные форсировки. Постановка вопроса о поднятии форсировки котлов имела исключительное значение для всей дальнейшей борьбы за улучшение использования паровозов. Машинистам было показано, какие огромные резервы могут быть мобилизованы ими при повышении качества их работы.

Для повышения коммерческой скорости приказом № 183/Ц резко сокращалось время простоев поездов на промежуточных станциях. Сокращение времени на технические операции в депо и на простои паровозов в ожидании поездов повышало время полезной работы паровоза. Приказом были установлены нормы технической и участковой скорости для каждой дороги в отдельности, с тем чтобы в целом по сети обеспечить рост технической скорости до 27 *км* в час и участковой до 19,4 *км* в час.

Крупным мероприятием, обеспечившим более полное использование паровозов, был переход на строенную езду. Еще в январе 1931 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР, отменив обезличенную езду на паровозах, предлагали НКПС «применять в широком масштабе спаренную и тройную езду». На первом этапе борьбы с обезличкой

---

[1] Л. М. Каганович. Дальнейший подъем железнодорожного транспорта и паровозное хозяйство. Трансжелдориздат, 1935, стр. 15.

решающее значение имела спаренная езда. С организационным укреплением, хозяйственным ростом и подъемом транспорта стало возможным введение строенной езды.

До введения строенной езды на ряде дорог в целях лучшего использования паровозов широко применялись так называемые «двухсполовинные» бригады, — прикрепление к двум паровозам, кроме двух спаренных, еще пятой подсменной бригады. Но так как это проводилось стихийно, неорганизованно, то подсменные бригады фактически приводили к обезличке. Введение строенной езды с одновременным выделением старшего машиниста позволило полностью покончить с обезличкой. Оно дало возможность коренным образом улучшить организацию труда паровозных бригад и ликвидировать изнурительные сверхурочные работы.

Наряду с введением строенной езды приказом было произведено разукрупнение тяговых плеч для того, чтобы паровозная бригада могла сделать поездку в оба конца в нормальный рабочий день.

Приказ № 183/Ц особенно заострил вопрос об организации движения поездов. «Движение товарных поездов по расписанию должно быть железным законом всей работы транспорта» — указывалось в приказе. При составлении графика на него следует наносить все число поездов, необходимых для обеспечения выполнения плана погрузки, и сверх того дополнительное число поездов, исходя из возможного максимального размера перевозок. Твердое расписание товарного движения обеспечивает наилучшее согласование графика оборота паровоза с графиком движения поездов, исключающее простои паровозов в ожидании поездов.

Был проведен ряд мероприятий, коренным образом улучшивших дело ремонта паровозов и работу депо. Раньше ремонт паровозов производился обезличенно разными функциональными бригадами. Отсутствовала ответственность за ремонт паровоза в целом, неизвестны были виновники плохого ремонта. Приказом были введены комплексные объединенные бригады, к которым прикреплялись определенные группы паровозов для ремонта. Функции руководства депо были сосредоточены на ремонте и выдаче паровозов и организации труда паровозных бригад. Для руководства работой паровозного хозяйства на тяговых участках были созданы отделения паровозного хозяйства.

Проведение в жизнь приказа № 183/Ц сыграло огромную роль в дальнейшем улучшении работы транспорта. Техническая скорость движения поднялась в октябре 1935 г. до 27,8 *км* в час. Улучшение использования паровозов дало возможность обслужить сильно увеличившееся движение меньшим количеством паровозов и поставить значительное количество паровозов в резерв.

Все мероприятия проводились в жестокой борьбе с враждебными элементами. После того как была разоблачена контрреволюционная «теория» предела и стало невозможно открыто ее защищать, троцкистско-бухаринские диверсанты и вредители еще больше замаскировались, усилив свою подрывную работу.

Враги народа поставили себе целью сорвать проведение приказа № 183/Ц. Они учитывали, что выполнение этого приказа обеспечит полное оздоровление всего паровозного хозяйства. Они разрушали паровозы, организовывали на ряде участков крушения. Однако подлые агенты фашизма не могли остановить мощного подъема транспорта.

Большевистская мобилизация и сплочение масс, повседневное руководство тов. Кагановича борьбой за дальнейшее улучшение работы транспорта помогали железнодорожникам с еще большей энергией вести борьбу со всеми остатками предельчества.

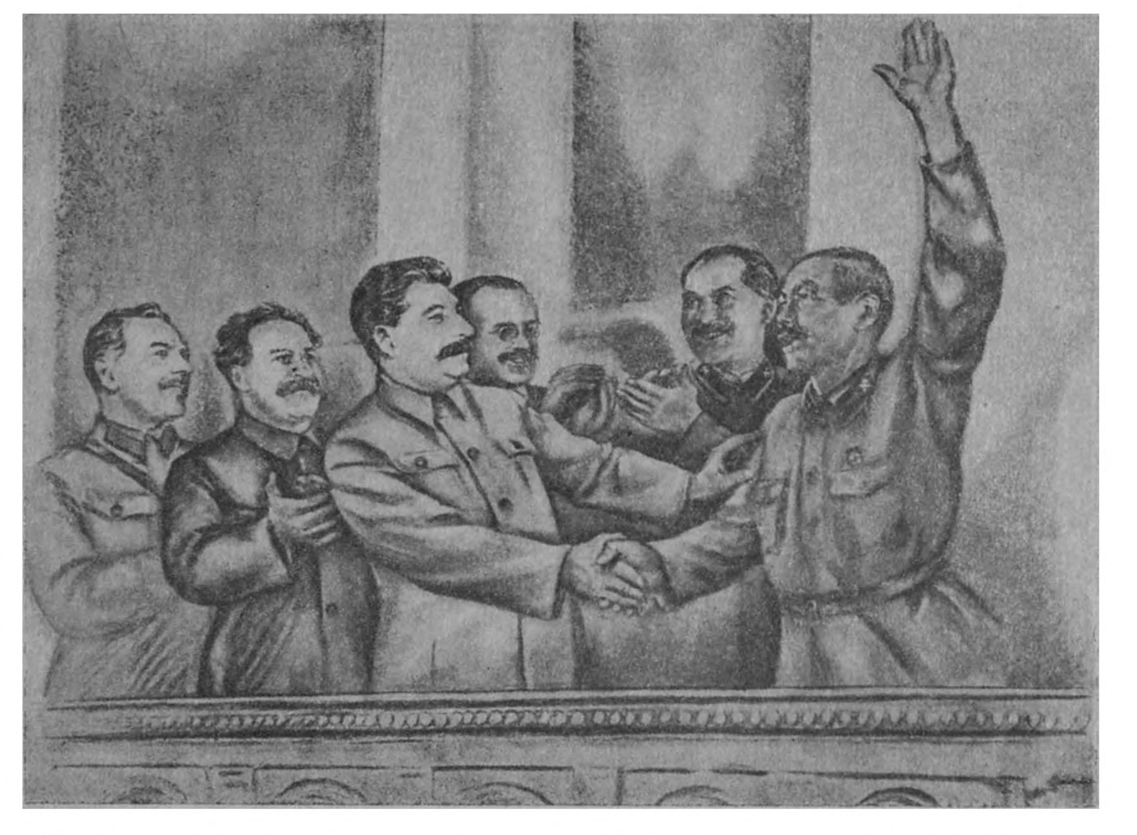
Сокрушительный удар по остаткам контрреволюционного предельчества был нанесен приказом от 7 января 1936 г. «Об антигосударственной линии в работе б. Института реконструкции тяги». Институт реконструкции тяги систематически проводил антигосударственную линию в использовании паровозного хозяйства и тормозил поступавшие к нему ценные предложения, направленные на улучшение работы паровозного парка. Действовавшие длительное время на транспорте предельческие нормы форсировки котла и правила тяговых расчетов, занижавшие технические скорости, были разработаны этим Институтом.

Институт реконструкции тяги упорно боролся против решения XVII съезда партии о внедрении паровоза серии ФД, противопоставляя ему паровоз своей конструкции 2-7-2. Институт замариновал ценные предложения о постановке на паровозах конденсаторов с использованием мятого пара, о применении на железных дорогах теплой промывки и др.

Благодаря принятым т. Кагановичем мерам стали быстро проводиться в жизнь предложения по реконструкции и рационализации паровозного хозяйства, которые предельщики пытались замариновать, стала внедряться теплая промывка паровозов в депо. Под руководством Г. К. Орджоникидзе тяжелая промышленность начала строить для транспорта паровозы с тендерами-конденсаторами.

Наряду с мероприятиями по улучшению паровозного хозяйства в течение второго полугодия 1935 г. был проведен ряд важнейших организационных и хозяйственно-технических мероприятий и по другим отраслям железнодорожного хозяйства. Огромное внимание было уделено улучшению технической базы ремонта, в первую очередь ремонта вагонов. За 4 — 5 месяцев были созданы 200 вагоноремонтных пунктов, имевшие исключительное значение для улучшения ремонта вагонов и оздоровления вагонного парка. В конце 1935 г. все товарное движение было переведено на автоматическое торможение. Этим была разрешена одна из крупных задач реконструкции транспорта.

Второе полугодие 1935 г. характеризовалось мощным развертыванием стахановского движения во всех отраслях народного хозяйства, в том числе и на транспорте. Стахановско-кривоносовское движение на транспорте явилось важнейшим рычагом для подъема всей его работы. Руководство стахановско-кривоносовским движением, развертывание его во всех звеньях жел.-дор. транспорта было составной частью борьбы партии за подъем работы транспорта на уровень, соответствующий требованиям народного хозяйства.



Первое всесоюзное совещание стахановцев. Грузчик Сатбаев приветствует товарища Сталина

РАЗВЕРТЫВАНИЕ СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В исторической речи на I Всесоюзном совещании стахановцев тов. Сталин показал на примере НКПС, как надо обуздать упорствующих консерваторов из среды хозяйственных и инженерно-технических работников, тормозящих развертывание стахановского движения, не поддающихся убеждению и не желающих перестроиться на стахановский лад.

«Взять, например, Наркомат Путей Сообщения. В центральном аппарате этого наркомата недавно существовала группа профессоров, инженеров и других знатоков дела — среди них были и коммунисты, — которая уверяла всех в том, что 13 — 14 километров коммерческой скорости в час является пределом, дальше которого нельзя, невозможно двигаться, если не хотят вступить в противоречие с «наукой об эксплоатации». Это была довольно авторитетная группа, которая проповедывала свои взгляды устно и печатно, давала инструкции соответствующим органам НКПС и вообще являлась «властителем дум» среди эксплоатационников. Мы, не знатоки дела, на основании предложений целого ряда практиков железнодорожного дела в свою очередь уверяли этих авторитетных профессоров, что 13 — 14 километров не могут быть пределом, что при известной организации дела можно расширить этот предел. В ответ на это эта группа вместо того, чтобы прислушаться к голосу опыта и практики и пересмотреть свое отношение к делу, бросилась в борьбу с прогрессивными элементами железнодорожного дела и еще больше усилила пропаганду своих консервативных взглядов. Понятно, что нам пришлось дать этим уважаемым людям слегка в зубы и вежливенько выпроводить их из центрального аппарата НКПС. (*Аплодисменты*). И что же? Мы имеем теперь коммерческую скорость в 18 — 19 километров в час». (*Аплодисменты*) [1].

На жел.-дор. транспорте в прежние годы социалистическое соревнование и ударничество отставало в своем развитии от промышленности. Оно стало серьезно развиваться в конце 1934 г., с объявлением сталинского призыва ударников, и широко развернулось лишь в 1935 г., когда транспорт начал подыматься в гору. И тогда же социалистическое соревнование и ударничество на транспорте, в отличие от промышленности, без значительных интервалов перешло на более высокую ступень стахановского движения. В своем докладе на Декабрьском пленуме ЦК ВКП(б) в 1935 г. Л. М. Каганович вскрыл причины столь запоздалого развития социалистического соревнования и ударничества на жел.-дор. транспорте. Эти причины коренились не только в организационных недостатках. Свое влияние оказал и характер кадров, их текучесть, засоренность ряда звеньев враждебными элементами.

---

[1] И. Сталин. Речь на Первом Всесоюзном совещании стахановцев, Партиздат, 1935, стр. 26 — 27.

«Но главное и основное заключалось в том, что на ж.-д. транспорте больше, чем в какой-либо другой отрасли народного хозяйства, укоренилась и укрепилась реакционная, и как потом выявилось, антисоветская «теория» о том, что ж.-д. транспорт больше, чем он грузит, грузить не может, что транспорт «работает на пределе», что исчерпаны все его технические и хозяйственные мощности, а раз так, то государству и партии нечего предъявлять претензии к железнодорожникам, а надо дать им побольше всякого рода орудий производства, паровозов, вагонов и т. д., и только тогда они смогут поднять погрузку»[1].

Разгром контрреволюционной «теории» предела был важнейшим условием для мощного развертывания стахановско-кривоносовского движения на жел.-дор. транспорте.

Стахановское движение на транспорте началось у паровозных машинистов. Машинист депо Славянск Донецкой ж. д. комсомолец Петр Кривонос на паровозе серии Э первым опрокинул прежние предельческие нормы. «Огромная заслуга машиниста Петра Кривоноса в том, что в тот момент, когда шла борьба с предельщиками за признание высокой технической скорости, он первый по всей сети на практике атаковал теорию «предела» форсировки котла, прорвав фронт консерваторов, и показал, что можно форсировать котел значительно больше и можно брать не 23, а 40 — 50 километров технической скорости» — говорил т. Каганович на Первом Всесоюзном совещании стахановцев[2]. Старейший машинист дороги им. К. Е. Ворошилова т. Ф. Яблонский показал стахановские образцы вождения пассажирских поездов с высокой технической скоростью.

В Тульском депо зародилось замечательное движение пятнадцатитысячников, — борьба за увеличение месячного пробега паровоза с доведением его до 15 тыс. *км* и выше в месяц. Машинист Александр Огнев вместе со своими напарниками добился месячного пробега паровозов в 18 — 20 тыс. *км.*

Машинист Амурской ж. д. В. Макаров великолепно провел поезд одним паровозом от станции Сковородино до Москвы, покрыв расстояние в 7 500 *км* и окончательно разбив предельческую «теорию», утверждавшую, что после 2 500 — 3 000 *км* пробега паровоз обязательно надо промывать и ремонтировать.

«Этот проезд, — говорил т. Каганович, — имеет огромное хозяйственное значение, как показатель того, чего можно добиться при правильном уходе за паровозом и вагонами. Этот проезд имеет еще и другое значение: он показывает, что если нам, железнодорожникам, партия, страна, товарищ Сталин прикажут ускоренным порядком доставить, в случае острой необходимости, то, что нужно на Дальний Восток, мы сумеем доставить не только во-время, но и раньше срока,

---

[1] Л. М. Каганович. Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением. Трансжелдориздат, 1936, стр. 11.

[2] Л. М. Каганович. Стахановско-кривоносовское движение – залог нового мощного подъема социалистического хозяйства. Трансжелдориздат, 1936, стр. 27.



Беседа Л. М. Кагановича с тт. Кривоносом и Огневым

чтобы помочь нашей родной Красной Армии быстро нанести удар врагу, если он посмеет напасть на нашу родину» [1].

Еще больших успехов достиг В. Макаров со своими товарищами во втором проезде, по заданию Л. М. Кагановича, на паровозе СО с тендером-конденсатором от Москвы до Владивостока и обратно. Грузовой поезд с этим паровозом прошел по 11 дорогам 20 860 *км* со средней технической скоростью выше 40 *км* в час. Этот проезд, совершенный в суровых зимних условиях (в конце 1936 г.), показал прекрасные качества и большую экономичность нового советского паровоза и блестящую работу паровозных бригад.

Инициатива Кривоноса и других стахановцев-паровозников была быстро подхвачена передовыми машинистами всей сети же-



В. Макаров



Н. Закорко

лезных дорог, и тысячи стахановцев-машинистов стали ездить без аварий с высокими техническими скоростями. Стахановцы-кривоносовцы транспорта повели борьбу за сокращение простоев на промежуточных станциях, за отмену излишних ненужных остановок, добиваясь повышения участковой скорости и приближения ее к технической. Одновременно ряд машинистов-кривоносовцев показал образцы вождения тяжеловесных поездов с высокой технической скоростью, разбивая на практике предельческие теории, противопоставлявшие вес поезда скорости движения.

Вслед за машинистами стахановское движение развернулось и среди работников других служб.

---

[1] Л. М. Каганович. Сталинский год на железнодорожном транспорте. Партиздат, 1936, стр. 14.

Стахановцы-эксплуатационники тт. К. Краснов, М. Кожухарь, И. Древаль и многие другие добились резкого снижения времени роспуска поездов и их формирования, решительного улучшения использования горок, станционных путей, маневровых локомотивов. Их достижения основаны на новых методах работы, действительно использующих преимущества социалистической системы нашего хозяйства. Главное в этих методах — наилучшее использование времени, плановость всей работы. Проведение ряда предварительных работ—информация о подходах, разметка вагонов, тщательная расстановка людей и ознакомление каждого из них с предстоящей работой, изменение самого технологического процесса, объединение расформирования с формированием, совмещение ряда операций, прежде осуществлявшихся последовательно во времени, — все это приводит к громадному сокращению времени расформирования и формирования поездов.

Составитель поездов станции Ясиноватая Сталинской ж. д. М. Кожухарь добился формирования составов за 12 мин. вместо нормы в 85 мин.

Составитель поездов станции Дебальцево-Сортировочная т. Краснов добился формирования поездов в 5 — 10 мин. вместо нормы в 35 мин. Метод т. Краснова основан на совмещении работы по роспуску вагонов с сортировочной горки с работой по формированию поездов. Составитель станции Красный Лиман И. Древаль, проводя строгую плановость в работе, избегая ненужных заездов, перешел на работу с двумя маневровыми паровозами вместо четырех.

Диспетчер Днепропетровского отделения Сталинской ж. д. Н. Закорко — инициатор стахановского движения среди диспетчеров — добился точного выполнения графика движения на своем участке. Тов. Закорко прекрасно изучил свой участок и людей, работающих на нем, оказывая постоянную помощь работникам линии. Он воспитал в них дух непримиримости в борьбе за график.

Стрелочница станции Омск т. А. Неудахина — инициатор стахановского движения среди стрелочников — показала пример образцового содержания стрелок в чистоте и порядке, обеспечивая безаварийную работу.

Билетный кассир станции Дебальцево т. Аладин — инициатор стахановского движения среди работников пассажирского движения — показал образцы культурного обслуживания пассажиров. Выезжая навстречу подходящим к станции поездам, он производил в вагонах во время движения поезда предварительную продажу плацкартных мест транзитным пассажирам.

Бригадир комплексной бригады депо Сортировочная Ленинской ж. д. т. Бородулин со своей бригадой добился выпуска паровозов из промывочного ремонта за смену. Это было достигнуто строгим соблюдением графика ремонта, изучением до мелочей состояния прикрепленных к бригаде паровозов, хорошей организацией рабочего места.

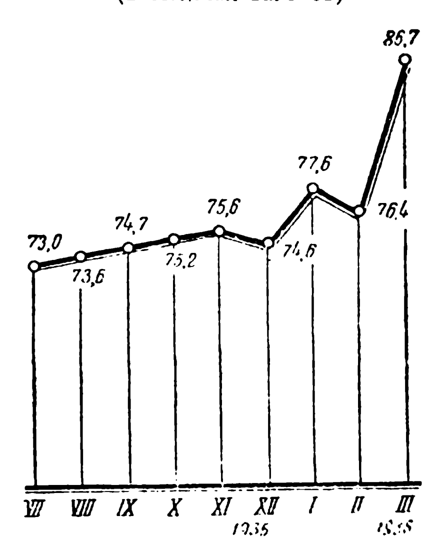
Вагонники — слесарь-автоматчик т. Шакурский (Свердловский вагонный участок дороги им. Л. М. Кагановича) и осмотрщик

т. Киржнер (Юго-Западная ж. д.), прекрасно овладевшие техникой своего дела, проводя правильное разделение труда внутри бригады, во много раз перекрыли существующие нормы.

За инициаторами стахановско-кривоносовской работы поднялись тысячи стахановцев работников всех профессий жел.-дор. транспорта. Они добились значительных результатов в самых различных областях работы и дали блестящие образцы высокой производительности труда.

Стахановско-кривоносовское движение показало, какие неисчерпаемые резервы имеются на железнодорожном транспорте для повышения его работы.

Среднесуточная погрузка во втором полугодии 1935 г. и в I квартале 1936 г.
(в тысячах вагонов)



В результате борьбы за дальнейший подъем транспорта, мощного развертывания стахановско-кривоносовского движения во втором полугодии 1935 г. погрузка продолжала возрастать. Несмотря на зимние условия, достигнутый летом уровень погрузки был не только закреплен, но и превзойден.

Среднесуточная погрузка за весь 1935 г. составила 68,1 тыс. вагонов. Впервые за ряд лет была превышена погрузка, заданная годовым планом. В соответствии с этим был перевыполнен и годовой план перевозки грузов: при плане в 358 млн. *т* было перевезено 388,5 млн. *т*.

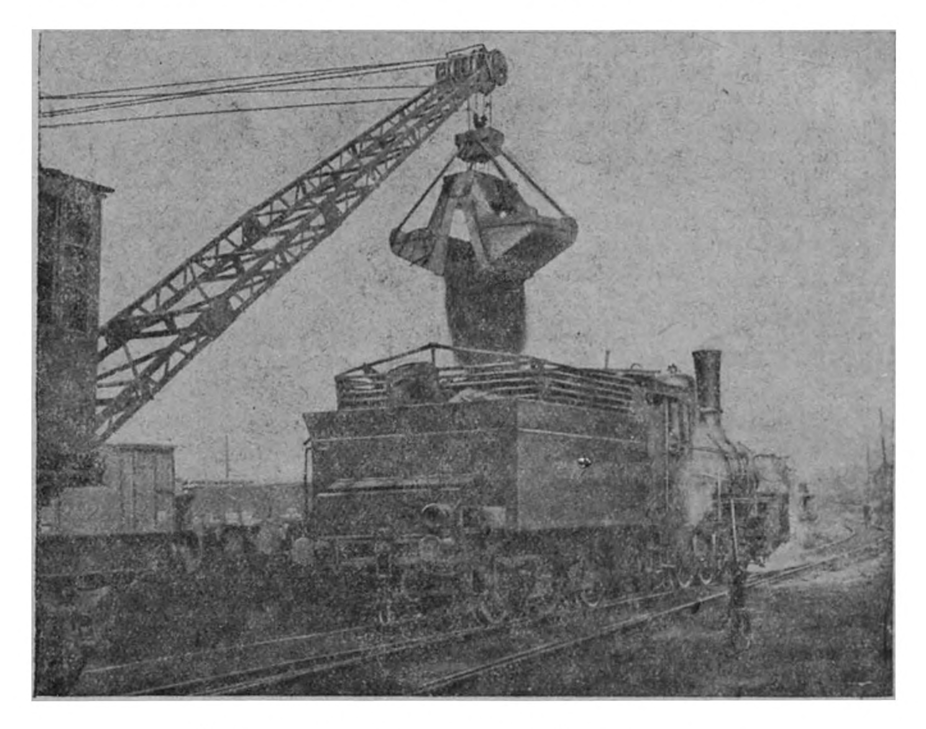
Коммерческая скорость грузовых поездов повысилась с 13,7 *км* в час в начале 1935 г. до 17,7 *км* в час к концу года. Значительно увеличились среднесуточные пробеги паровозов и вагонов.

Дальнейший сильный рост погрузки был достигнут в конце I квартала 1936 г. Железнодорожники могли рапортовать тов. Сталину о том, что суточная погрузка в среднем за I квартал 1936 г. составила 80,3 тыс. вагонов. Задание тов. Сталина грузить 75 — 80 тыс. вагонов в сутки было выполнено.

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ТЕХНИЧЕСКИЕ НОРМЫ. ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Пленум Центрального Комитета ВКП(б) в декабре 1935 г. в постановлении «Вопросы промышленности и транспорта в связи со стахановским движением» определил основные задачи дальнейшего раз-

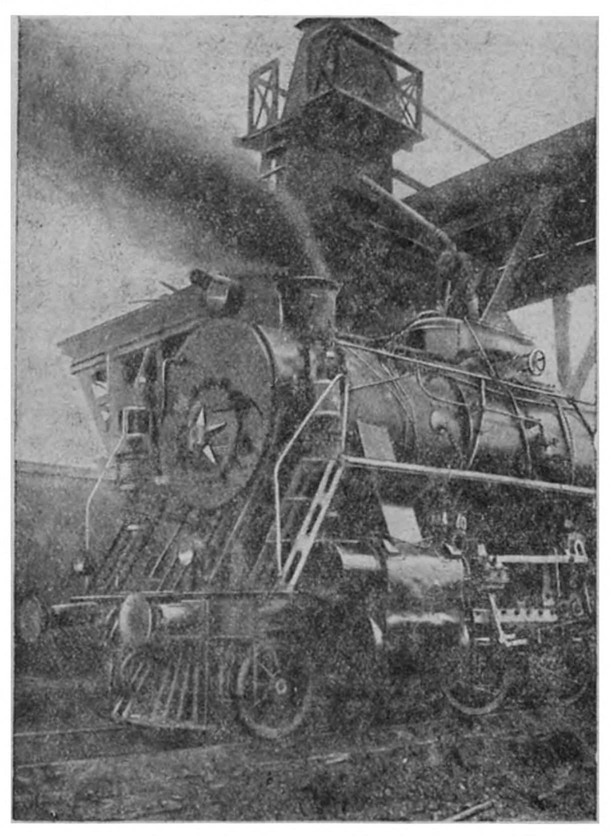
вертывания стахановского движения в промышленности и на жел.-дор. транспорте. Народному комиссару путей сообщения было предложено закончить в 1936 г. начатый в 1935 г. пересмотр технических норм в сторону повышения использования подвижного состава, пропускных способностей линий и оборудования. Были конкретно определены задачи стахановского движения по основным отраслям железнодорожного хозяйства. Пленум предложил НКПС пересмотреть также и нормы выработки в сторону некоторого повышения, предварительно созвав совещания по отраслям железнодорожного хозяйства в составе стахановцев, мастеров, инженеров и командиров.



Снабжение паровоза углем грейферным краном

Решая эти задачи, жел.-дор. транспорт переходил в более высокий класс работы. В отличие от прошлых лет железнодорожники встретили зиму 1935/36 г. организованно, закрепив подъем, достигнутый летом и осенью 1935 г. Стахановско-кривоносовское движение ширилось, охватывало все новые и новые профессии, показывало новые замечательные достижения. Отстававшие от дорог центра и юга дороги востока резко улучшили свою работу. Достижение в I квартале 1936 г. уровня погрузки, заданного тов. Сталиным, было подготовлено всем ходом работы, всей напряженной борьбой, которая шла на транспорте.

В 1936 г. были поставлены и успешно стали решаться новые крупные хозяйственно-технические вопросы. В паровозном хозяйстве получила распространение теплая промывка паровозов, стала широко проводиться механизация подачи угля. Паровозы оборудовались электроосвещением. Появились паровозы с тендерами-конденсаторами. В вагонном хозяйстве большое значение имела массовая замена устаревших сцепных приборов усиленной стяжкой. Стало приводиться в порядок колесное и буксовое хозяйство.



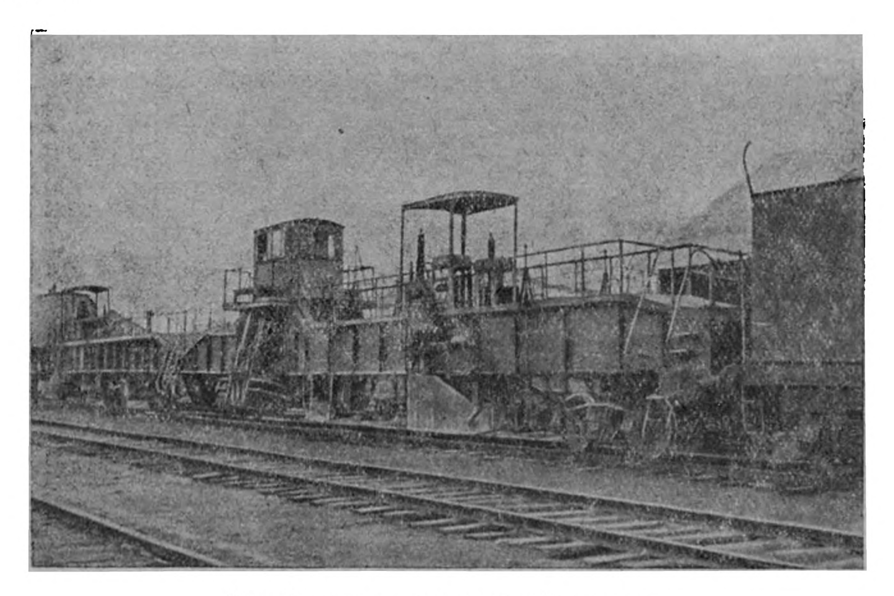
Механизация пескоподачи

Созданные по инициативе тов. Кагановича машинно-путевые станции вооружили путевое хозяйство мощной технической базой для производства путевых работ. Широкий размах в деле механизации сортировочных горок, внедрение автоблокировки, постановка вопросов внедрения кэб-сигнализации и автостопов имели важное значение в повышении качества работы транспорта и безопасности движения.

С ростом работы транспорта к нему стали предъявляться новые, более высокие требования. Необходимо было быстро и по-культурному развернуть перевозки пассажиров. Требовалось уже не только

перевозить грузы, но перевозить их быстро и в срок. Необходимо было улучшить обслуживание клиентуры транспорта. В соответствии с новыми задачами прежние чересчур громоздкие службы эксплуатации были разделены на самостоятельные службы: движения, грузовую и пассажирскую.

Приказом наркома № 41/Ц от 11 апреля 1936 г. были значительно увеличены размеры пассажирского движения и приняты меры к улучшению условий пассажирских перевозок, повышению скорости движения, приведению в порядок пассажирского парка вагонов, ремонту вокзалов. Работникам пассажирских служб были предъявлены высокие требования по культурному обслуживанию пассажиров.



Общий вид машинно-путевой станции

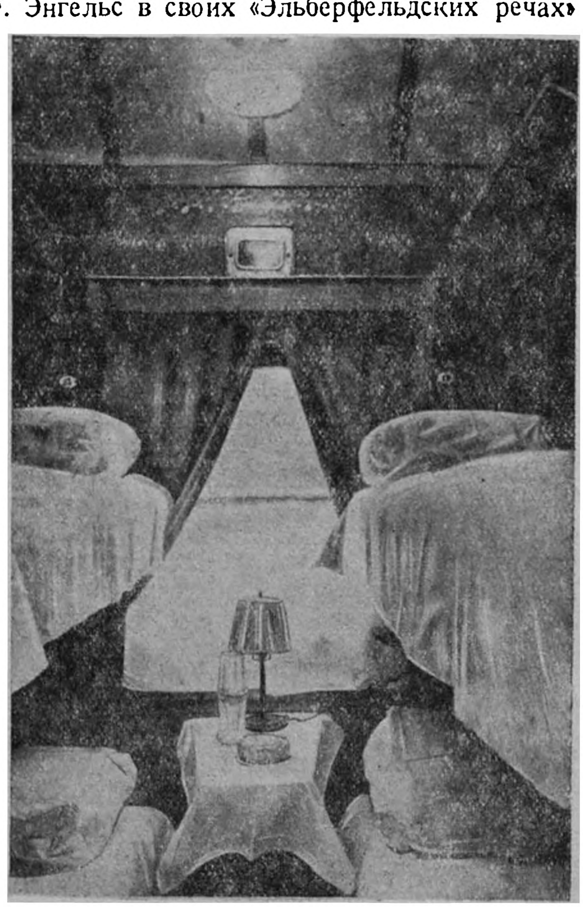
«По пассажирскому движению перед нами стоит огромная задача. Поэтому мы должны поднять на новую ступень работников, соприкасающихся с пассажирским движением, начиная от кассиров, проводников, кондукторов пассажирских вагонов, работников, ремонтирующих пассажирские вагоны, и всех, кто обслуживает пассажирское движение. Эти работники должны занять подобающее им место, это должны быть культурные люди, обращающиеся с каждым гражданином по-социалистически, по-советски» [1].

Перед грузовыми службами были поставлены задачи обеспечения государственного плана погрузки по родам грузов, улучшения обслуживания клиентуры, планирования перевозок на основе

[1] Л. М. Каганович. Год подъема и ближайшие задачи железнодорожного транспорта. Трансжелдориздат, 1936, стр. 66.

изучения экономики районов, повышения качества перевозок. «Железные дороги обязаны не только перевозить то, что дано по плану, но изыскивать новые грузы, изучать экономику района, ими обслуживаемого, держать тесную, оперативную связь с клиентурой, толкать клиентуру своевременно подавать грузы под погрузку»[1].

Социалистическая система нашего хозяйства обеспечивает колоссальные возможности рационализации перевозок. Эти возможности гениально предвидели основоположники марксизма. Почти 100 лет тому назад, в 1845 г., Ф. Энгельс в своих «Эльберфельдских речах» показал, как нерационально происходит транспортирование товаров при капитализме на примере кипы хлопка, произведенной в Северной Америке и попавшей в конце концов в Германию, лишь пройдя через огромное количество рук комиссионеров, спекулянтов, экспедиторов, оптовых и розничных торговцев. После переработки в пряжу она еще много раз перепродавалась, прежде чем попасть к потребителю. Энгельс говорил:



Купе в жестком вагоне

«Разве нет более простого и более дешевого пути для доставки кипы хлопка из Америки в Германию и изготовленного из него товара в руки действительного потребителя, чем этот долгий путь десятикратной продажи, стократной перегрузки и перевозки из одного магазина в другой? Разве это не является блестящим доказательством расхищения рабочей силы, происходящего вследствие раздробленности ин-

[1] Л. М. Каганович. Год подъема и ближайшие задачи железнодорожного транспорта. Трансжелдориздат, 1936, стр. 72.

тересов? В разумно организованном обществе не может быть и речи о таком сложном транспорте»[1].

В нашей стране имеются все возможности так планировать и выполнять перевозочную работу, чтобы не допустить нерациональных встречных и излишне дальних перевозок, чтобы загрузить порожние направления. Громадные возможности имеются для максимального развития отправительской маршрутизации, т. е. формирования целых составов в местах погрузки, с тем чтобы довести их до места назначения без переделок в пути.

Как показал тов. Каганович, только 8 грузов — каменный уголь, нефть, черные металлы, руда, лес, дрова, хлеб и строительные материалы — дают у нас 75% всей погрузки. «Если по-настоящему, экономически грамотно поставить планирование перевозок, какие огромные возможности для маршрутизации содержатся в том факте, что $^3/_4$ всех перевозок составляют 8 основных грузов, перевозки которых планируются из центра»[2].

Грузовые службы были призваны бороться за выполнение государственного плана перевозок, рационализацию перевозок, за правильную организацию грузовых операций.

Для выполнения новых задач, вставших перед транспортом, и улучшения всего руководства на дорогах было произведено зимой и весной 1936 г. разукрупнение ряда дорог и отделений. Вместо 29 железных дорог, имевшихся в 1935 г., было создано путем разукрупнения 39 дорог. А после разделения в 1937 г. б. Донецкой дороги на Северо-Донецкую и Южно-Донецкую наша жел.-дор. сеть состоит из 40 дорог со средним протяжением дороги в 2 — $2^1/_2$ тыс. *км*. Разделение дорог дало возможность установить более тесную связь с местными партийными, административными и хозяйственными организациями. Значительно облегчилось дело изучения экономики районов, обслуживаемых дорогами.

Для дальнейшего повышения качества работы транспорта и укрепления хозяйства дорог тов. Каганович поставил задачу внедрения подлинного хозяйственного расчета на транспорте. Приказом № 88/Ц от 8 июня 1936 г. «О мероприятиях по внедрению хозрасчета и укреплению финансовой дисциплины на железных дорогах» был проведен ряд мероприятий по укреплению финансового хозяйства дорог, внедрению хозрасчетных отношений между службами дорог и низовыми хозяйственными единицами, усилению заинтересованности дорог в повышении доходов, по укреплению финансовой дисциплины во всех звеньях жел.-дор. транспорта.

Особенно большие задачи стояли перед жел.-дор. транспортом в области организации труда и заработной платы, где еще имелось много крупных недостатков. Больше половины работников транспорта не было охвачено сдельщиной, оставались еще неиспользованными большие резервы для уплотнения труда. Нормы выработки были чересчур

---

[1] К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, т. III, стр. 275.

[2] Л. М. Каганович. По-большевистски бороться за перевыполнение плана железнодорожного транспорта. Трансжелдориздат, 19?5, стр. 66.

размельчены, что не давало возможности руководителям производства проверять их, как следует. Это приводило к штамповке норм, которые часто разрабатывались малоквалифицированными нормировщиками вне связи с технологическими процессами.

Мероприятия по улучшению организации труда и новые нормы выработки разрабатывались НКПС одновременно с новыми технологическими процессами и техническими нормами. В порядке выполнения решений Декабрьского пленума ЦК ВКП(б) были созваны весной 1936 г. отраслевые конференции работников эксплуатации, паровозного хозяйства, вагонного хозяйства, пути, связи, работников заводов НКПС, строителей. После обсуждения на этих конференциях новых технологических процессов, технических норм и норм выработки был издан ряд приказов, вводивших в действие новые технологические процессы и новые нормы. Эти приказы, основанные на глубоком изучении достижений стахановского движения, требуют образцовой постановки всей работы жел.-дор. транспорта. Проверенные всей практикой борьбы за подъем транспорта, они были и остаются важнейшим руководством к поднятию работы жел.-дор. транспорта на новую, высшую ступень.

В приказе № 76/Ц от 17 мая 1936 г. «О технологическом процессе и технических нормах по эксплуатационному хозяйству» отмечалось, что большинством дорог и по сети в целом основные задания приказа «Об ускорении оборота вагонов» выполнены. Это дало возможность повысить требования к работникам служб движения и грузовой для того, чтобы мобилизовать новые, еще неиспользованные резервы.

На основе рационального технологического процесса — максимального совмещения операций на всех стадиях переработки вагонов, создания комплексных маневровых бригад, организации своевременной и точной информации о подходах поездов и др. — установлены новые, значительно увеличенные технические нормы. По новым нормам время на одну грузовую операцию установлено в 12,5 часа вместо прежней нормы в 15,9 часа. Время под накоплением ограничено 1,5 — 3 часами вместо прежних 3 — 4 часов. На обработку транзитных поездов установлены нормы в 35 — 50 мин. вместо прежних 40 — 70 минут. Значительно повышались нормы участковой скорости — в среднем по сети до 24 *км* в час и среднесуточного пробега вагонов — до 187 *км*. Норма времени оборота вагона была установлена в среднем по сети в 5,5 суток.

Рационализация технологического процесса потребовала улучшения порядка формирования поездов. При старом порядке формирования много времени уходило на ожидание накопления. По новому технологическому процессу в качестве основного метода формирования поездов принята групповая подборка — составление поездов из нескольких групп вагонов, которые на следующих станциях легко могут быть отцеплены и заменены заранее подготовленными другими группами вагонов. Этот метод формирования поездов, обеспечивающий большую экономию времени на переработку вагонов, требует максимальной слаженности во всей работе станции.

Задачи подъема паровозного хозяйства на новую техническую ступень были определены приказом № 78/Ц от 28 мая 1936 г. «О введении новых технических норм и нового технологического процесса в области ремонта и эксплуатации паровозов».

При разработке новых технических норм по паровозному хозяйству основное внимание было обращено на повышение месячного пробега паровоза, считая и время, затрачиваемое на деповской ремонт. Норма месячного пробега паровоза установлена в 8 400 *км* вместо прежних 6 500 *км*. Норма времени на подъемочный ремонт установлена в 4 дня вместо 6 дней. Сокращалось время на промывку паровозов и повышалась норма пробега паровоза между промывками — с 2 250 *км* до 3 600 *км*. Норма технической скорости грузового поезда была повышена в среднем по сети до 31 *км* в час, норма среднесуточного пробега паровоза — до 300 *км*. Значительно снижены нормы времени для экипировки паровозов.

Важнейшее значение имеют заданные приказом новые весовые нормы поездов. Эти нормы ведут не только к повышению весов поездов, — они устанавливали унифицированные (единообразные) веса на целых больших направлениях от пунктов зарождения мощных грузовых потоков до мест их ликвидации, т. е. выгрузки грузов или распыления потоков. Различные весовые нормы поездов на разных участках таких направлений приводили к необходимости в пунктах изменения (перелома) весовых норм производить переформирование поездов, затрачивая на это время и средства. Учитывая это, т. Каганович еще в 1935 г. предложил сократить количество переломов весовых норм.

Приказом № 78/Ц был сделан дальнейший большой шаг вперед в деле унификации весовых норм. Число весовых переломов по 28 главнейшим направлениям было сокращено с 51 до 12. Для всего направления Донбасс — Москва через Курск была дана единая весовая норма поездов в 2 200 *т*, для направления Донбасс — Москва через Елец — 2 000 *т*, для направления Донбасс—Ленинград через Ворожбу, Лихославль и Смоленск — также 2 000 *т*. Единые нормы в 2 200 *т* были даны и для направлений Кавказ — Москва и Урал — Кузбасс. По ряду других направлений были также установлены повышенные унифицированные весовые нормы с большим сокращением числа переломов.

В отношении ремонта паровозов взят твердый курс на ликвидацию кустарщины в депо. Предложено ввести такой порядок в ремонте паровозов, чтобы основная задача комплексной бригады заключалась не в ремонте деталей паровоза, а в замене неисправных частей. Для этого в каждом депо должен быть создан минимум запасных паровозных деталей. Новый технологический процесс требует поднятия культуры всего ремонта, особенно текущего ремонта паровозов.

Приказом № 94/Ц от 10 июня 1936 г. «О введении новых технических норм и нового технологического процесса при ремонте паровозов на заводах и об улучшении работы паровозоремонтных заводов» была дана конкретная программа перестройки работы заводов.

На основе принципа взаимозаменяемости частей, специализации

бригад, снабжения бригад специальным инструментом и др. введены новые технологические процессы и технические нормы, повышающие качество ремонта, снижающие затраты времени на ремонт и улучшающие использование оборудования заводов.

«Любовное, тщательное содержание паровоза, хорошая промывка, высококачественный средний и капитальный ремонт в депо и на заводах, производство хороших запасных частей, езда аккуратная и четкая, точное соблюдение правил технической эксплуатации — вот что значит качество работы, вот что значит новая, высшая ступень социалистического соревнования паровозников»[1].

Создание мощной производственно-технической базы ремонта вагонов, улучшение снабжения вагонного хозяйства запасными частями и укрепление дисциплины на жел.-дор. транспорте дали возможность поставить по-новому работу по оздоровлению вагонного парка. Приказом № 68/Ц от 16 мая 1936 г. «О ликвидации обменных пунктов и изменении системы ремонта товарных вагонов» обменные пункты, не способствовавшие улучшению качества ремонта вагонов, были ликвидированы. Вместо формальной браковки вагонов на обменных пунктах введена система улучшенного ремонта вагонов в вагоноремонтных пунктах, вагонных депо и на заводах. Безотцепочный ремонт вагонов передан вагоноремонтным пунктам и депо. Организован отцепочный ремонт по принципу замены неисправных частей новыми запасными частями или заранее отремонтированными. Введены годовое освидетельствование и ремонт товарных вагонов. Основной упор сделан на улучшение присмотра и ухода за вагонами во время движения. Для наблюдения за состоянием вагонов и производства мелкого текущего ремонта были введены поездные вагонные мастера.

Для контроля за техническим состоянием товарных вагонов, техническим осмотром, качеством ремонта вагонов и уходом за ними были введены на дорогах инспекторы Центрального управления вагонного хозяйства.

Приказом №83/Ц от 29 мая 1936 г. «О введении технологических процессов и новых технических норм в текущем ремонте вагонов» установлены новые нормы на осмотр и различные виды ремонта. На текущий ремонт с отцепкой от поезда установлена норма 3,5 часа вместо прежней в 4 часа, на средний ремонт двухосного товарного вагона — 3 суток вместо 4, на капитальный ремонт двухосного товарного вагона — 4 суток вместо 5, и на капитальный ремонт четырехосного вагона — 5 суток вместо 6.

Важнейшим документом, программой работ для путевого хозяйства является приказ № 79/Ц от 28 мая 1936 г. «Об улучшении текущего содержания пути и установлении классификации путейских работ (по реконструкции, капитальному и среднему ремонту)». В течение ряда лет среди путейцев получило широкое распространение неправильное отношение к текущему содержанию пути. «Вместо добро-

---

[1] Л. М. Каганович. Год подъема и ближайшие задачи железнодорожного транспорта. Трансжелдориздат, 1936, стр. 90.

качественного текущего ремонта и ухода за путем, — говорится в приказе, — работы производятся кое-как, все надежды по улучшению состояния пути возлагаются на грядущий средний и капитальный ремонт».

Ввиду исключительного значения текущего содержания пути для безопасности движения, спокойного хода поезда и увеличения срока службы паровозов, вагонов, рельсов, рельсовых скреплений и шпал приказом № 79/Ц были детально разработаны повышенные требования к текущему содержанию пути. В приказе перечислены расстройства и неисправности, которые не должны допускаться при текущем содержании пути. Четко определены права и обязанности дорожных мастеров, бригадиров пути, путевых рабочих и путевых обходчиков. Для определения объема работ по текущему содержанию путь разбит на категории в зависимости от балласта и грузонапряженности. В целях повышения производительности труда, поднятия качества работы и повышения заработка рабочих введена аккордная система оплаты труда по текущему содержанию пути. Особое внимание было уделено обеспечению путевых работ материалами и инструментами.

Введена постоянная классификация путевых работ — по реконструкции пути, капитальному и среднему ремонту, — имеющая исключительное значение для повышения качества путевых работ, точно определены характер и объем каждого вида путевых работ.

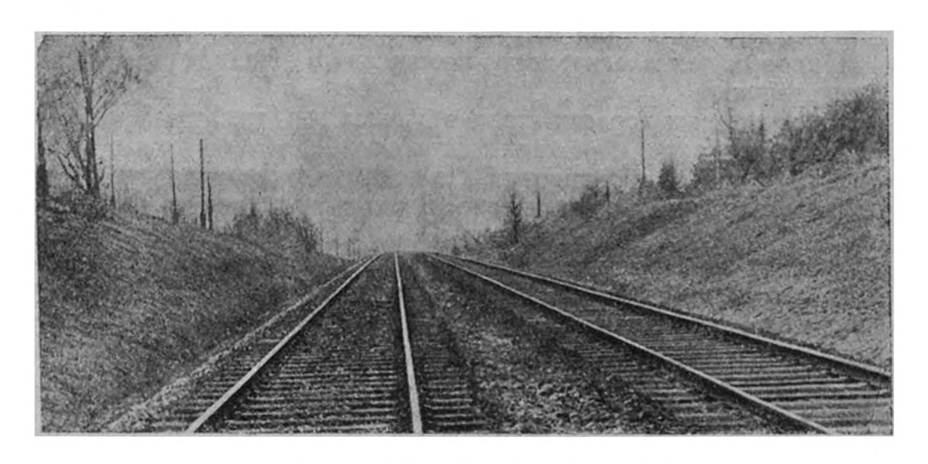
Детально разработанная система мероприятий по улучшению дела сигнализации и связи дана в приказе № 90/Ц от 9 июля 1936 г. «О введении новых технологических процессов и технических норм в хозяйстве сигнализации и связи». Работа связи и сигнализации имеет исключительное значение для оперативного руководства на жел.-дор. транспорте и для обеспечения безопасности движения поездов. Однако в работе связистов имелись крупнейшие недостатки. Связисты увлеклись строительством и реконструкцией, ослабив внимание к эксплуатации и бесперебойной работе существующих устройств. Среди связистов было распространено пренебрежительное отношение к приборам старой техники, не было правильной системы ремонта. Плохое содержание средств сигнализации и связи приводило к простоям поездов. По вине связистов из-за неисправности сигналов происходили крушения.

В приказе установлена четкая классификация содержания и ремонта устройств сигнализации, централизации и линий связи. Новые технологические процессы и новые технические нормы вводят строгий порядок в работы по текущему содержанию и ремонту всех устройств сигнализации и связи. Они повышают качество работы и использование имеющихся больших резервов в хозяйстве сигнализации и связи.

Разработка новых технологических процессов и новых технических норм поставила перед железнодорожниками всех отраслей железнодорожного хозяйства крупнейшие задачи. Они требуют образцового содержания и максимального использования транспортных

средств, поднятия на огромную высоту всей работы железнодорожного транспорта.

Одновременно с новыми технологическими процессами были разработаны по инициативе и под личным руководством тов. Кагановича новые «Правила технической эксплуатации железных дорог СССР», имеющие исключительно важное значение для безаварийной работы жел.-дор. транспорта. «Правила технической эксплуатации формулируют задачи каждого железнодорожника по основным отраслям работы в борьбе за дальнейший подъем транспорта, за четкое и безаварийное выполнение графика движения поездов, за наиболее экономное и рациональное использование всех технических средств и подвижного состава» [1].



Путь, реконструированный МПС

В «Правилах технической эксплуатации железных дорог СССР» с исключительной четкостью и ясностью сформулированы законы безаварийной работы железнодорожного конвейера. «Показание сигнала является приказом и подлежит беспрекословному выполнению. Все работники железнодорожного транспорта должны обеспечивать немедленное выполнение требований сигнала всеми возможными средствами», — сказано в § 280 ПТЭ. Целый ряд пунктов Правил — по сигнализации, работе станций, порядку движения поездов — направлен на то, чтобы исключить возможность крушений и аварий.

Новые Правила технической эксплуатации устанавливают строжайшие требования к содержанию железнодорожных сооружений и подвижного состава, обеспечивающие образцовое состояние средств транспорта. Правила уделяют большое внимание всей системе организации движения поездов, подчеркивая значение графика для работы транспорта. «Графиком движения поездов определяется не только

[1] Л. М. Каганович. Год подъема и ближайшие задачи железнодорожного транспорта. Трансжелдориздат, 1936, стр. 56.

движение поездов, но и работа локомотивов, вагонов, станций, депо. вагоноремонтных пунктов, пути, сигнализации и связи, т. е. из графика движения поездов вытекает план работы всех подразделений железнодорожного хозяйства, связанных с движением поездов» (§ 282 ПТЭ).

Составленные на основе новой техники с учетом передовых стахановских методов работы, глубоко научно обоснованные, новые Правила технической эксплуатации способствуют правильной организации всего технологического процесса на жел.-дор. транспорте.

Точное выполнение Правил технической эксплуатации и неусыпная бдительность — таков путь достижения безаварийности, этого решающего показателя стахановско-кривоносовской работы на жел.-дор. транспорте.

Троцкистско-бухаринские шпионы и диверсанты, пробравшиеся на транспорт, прилагали все усилия к тому, чтобы сорвать проведение новых технологических процессов и Правил технической эксплуатации.

На некоторых дорогах стала возрождаться антигосударственная практика задержки порожних вагонов. Летом и осенью 1936 г. в ряде приказов по транспорту была вскрыта подрывная работа предельщиков, задерживавших порожние вагоны на дороге им. Ф. Э. Дзержинского, Южной и др., для того, чтобы сорвать выполнение плана погрузки дорогами, нуждавшимися в порожняке.

В беспощадной борьбе с предельщиками проводились осенью 1936 г. важнейшие мероприятия по упорядочению топливного режима на жел.-дор. транспорте. На железных дорогах для отопления паровозов сжигалось большое количество ценного нефтетоплива, крайне нужного для промышленности, тракторного и автомобильного парков и авиации. Сжигался также и ряд ценных сортов углей, нужных в первую очередь для технологических целей. Была поставлена задача перевода паровозов с нефтяного отопления на угольное. Стали внедряться новые угольные смеси с большим использованием тощих и местных углей.

Вредители, добиваясь срыва этих мероприятий, распространяли предельческую «теорию» о невозможности давать высокие форсировки на новых угольных смесях. Тов. Каганович разоблачил эти утверждения как старые, лишь под новым соусом распространяемые, предельческие взгляды. Передовые машинисты-кривоносовцы быстро разбили их на практике. Особенно замечательна работа машиниста депо Смоленск т. Э. Катшена, доказавшего, что при хорошем содержании паровоза и технически правильном способе его отопления можно водить поезда с высокой скоростью на любых углях.

В итоге борьбы за дальнейший подъем жел.-дор. транспорта его работа в 1936 г. значительно превысила уровень, достигнутый в предыдущем 1935 г. Среднесуточная погрузка за год поднялась до 86,3 тыс. вагонов. В 1936 г. было перевезено 483,2 млн. *т* грузов. Таким образом, было досрочно выполнено задание второй пятилетки по грузовым перевозкам. Жел.-дор. транспорт, бывший недавно узким местом народного хозяйства, стал в ряды передовых его отраслей.

БОРЬБА ЗА ЛИКВИДАЦИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ ВРЕДИТЕЛЬСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Важнейшим условием успехов, достигнутых на жел.-дор. транспорте, было разоблачение и разгром контрреволюционной «теории» предела. Враги народа лишились возможности открыто выступать против заданий партии и правительства. Однако троцкистско-бухаринские агенты фашизма не были еще тогда разоблачены до конца и продолжали наносить вред транспорту. Еще больше маскируясь, они сосредоточили свои усилия на срыве важнейших мероприятий, проводимых на транспорте.

В статье «Уроки вредительства, диверсий и шпионажа японо-немецко-троцкистских агентов» т. Молотов в марте 1937 г. писал:

«Всем известна борьба с так называемым «предельчеством» в НКПС. Троцкистские вредители в НКПС пытались прикрыть свою антигосударственную работу наукой и техническими соображениями, доказывая невозможность дальнейшего роста погрузки на железнодорожном транспорте без новых больших капиталовложений. Планы вредителей-«предельщиков», как известно, были сорваны. Тов. Каганович успешно развернул борьбу с «предельщиками» в НКПС и, как известно, это дало большие положительные результаты. Псевдо-научные и псевдотехнические возражения вредителей-«предельщиков» были разгромлены практическими успехами железнодорожного транспорта. Этим было сделано большое дело для государства. Но все дело в том, что вредители в НКПС сидели не только в плановых органах, проповедывавших «теорию пределов». После разгрома «предельщиков» троцкистская вредительская организация в НКПС осталась существовать и продолжала свое предательское дело, особенно изощряясь в устройстве аварий и крушений. Это — нам лишнее напоминание о необходимости развернуть борьбу с вредительством и вредителями до конца» [1].

На пленуме ЦК ВКП(б) в феврале-марте 1937 г. тов. Сталин в докладе «О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников» дал глубокий анализ недостатков нашей работы и указал мероприятия по их ликвидации.

Тов. Сталин указал, что широкое распространение вредительства в различных областях народного хозяйства могло иметь место только вследствие того, что многие работники, увлеченные хозяйственными успехами, были охвачены настроениями беспечности и самодовольства, притупили свою политическую бдительность, забыли о капиталистическом окружении. Они не заметили того, что современные троцкисты и правые являются беспринципной безыдейной бандой вредителей, диверсантов, шпионов и убийц, бандой заклятых врагов народа, действующих по заданиям иностранных разведок. Тов. Сталин со всей силой подчеркнул необходимость по-большевистски, по-настоящему ликвидировать идиотскую болезнь политической беспечности.

«И когда мы разделаемся с этой идиотской болезнью, мы можем

---

[1] В. Молотов. Уроки вредительства, диверсий и шпионажа японо-немецко-троцкистских агентов. Партиздат, 1937, стр. 29.

сказать с полной уверенностью, что нам не страшны никакие враги, ни внутренние, ни внешние, нам не страшны их вылазки, ибо мы будем их разбивать в будущем так же, как разбиваем их в настоящем, как разбивали их в прошлом» [1].

На основе решений пленума ЦК ВКП(б) на жел.-дор. транспорте под руководством т. Кагановича был проведен ряд важнейших мероприятий по ликвидации последствий вредительства.

Особые усилия вредители прилагали для разрушения паровозов, главным образом при их ремонте. Они вызывали течь дымогарных и жаровых труб, связей и анкерных болтов тем, что охлаждали зимой котлы под открытым небом. Они неправильно устанавливали котлы на рамы паровозов, портили водопробные краны, водоуказательные стекла, ставили неправильные манометры, чтобы вызвать поджог потолка топки и взрыв котла. Озверелые бандиты всячески изощрялись, чтобы нанести транспорту возможно больший вред.

«Это явилось результатом того, что паровозники, начиная от высшего руководящего состава и кончая машинистами, притупили свою политическую бдительность и свыклись с недисциплинированностью, технической нечистоплотностью, неорганизованностью работы, создавая этим обстановку, помогавшую вредителям», — сказано в приказе № 80/Ц от 25 апреля 1937 г. «Об улучшении ремонта и эксплуатации паровозного парка».

Были приняты меры по улучшению организации ремонта паровозов и надзора за ремонтом. В соответствии с постановлением пленума ЦК ВКП(б) были введены приемщики НКПС во всех основных депо для приемки отремонтированных паровозов. Приемщики должны контролировать качество ремонта и соблюдение приказов, технических условий и правил по ремонту паровозов в депо.

Вредители разрушали вагоны прежде всего при ремонте: замазывали трещины в осях, перекаливали бандажи, ставили трафареты о ремонте, ревизии букс, не проводя этих работ, обирали здоровые вагоны.

В путевом хозяйстве вредители срывали ход строительных работ. Учитывая огромную революционную силу, которую представляют собой машинно-путевые станции, вредители всячески старались дезорганизовать их работу и выводили из строя ценнейшие механизмы — основную базу МПС.

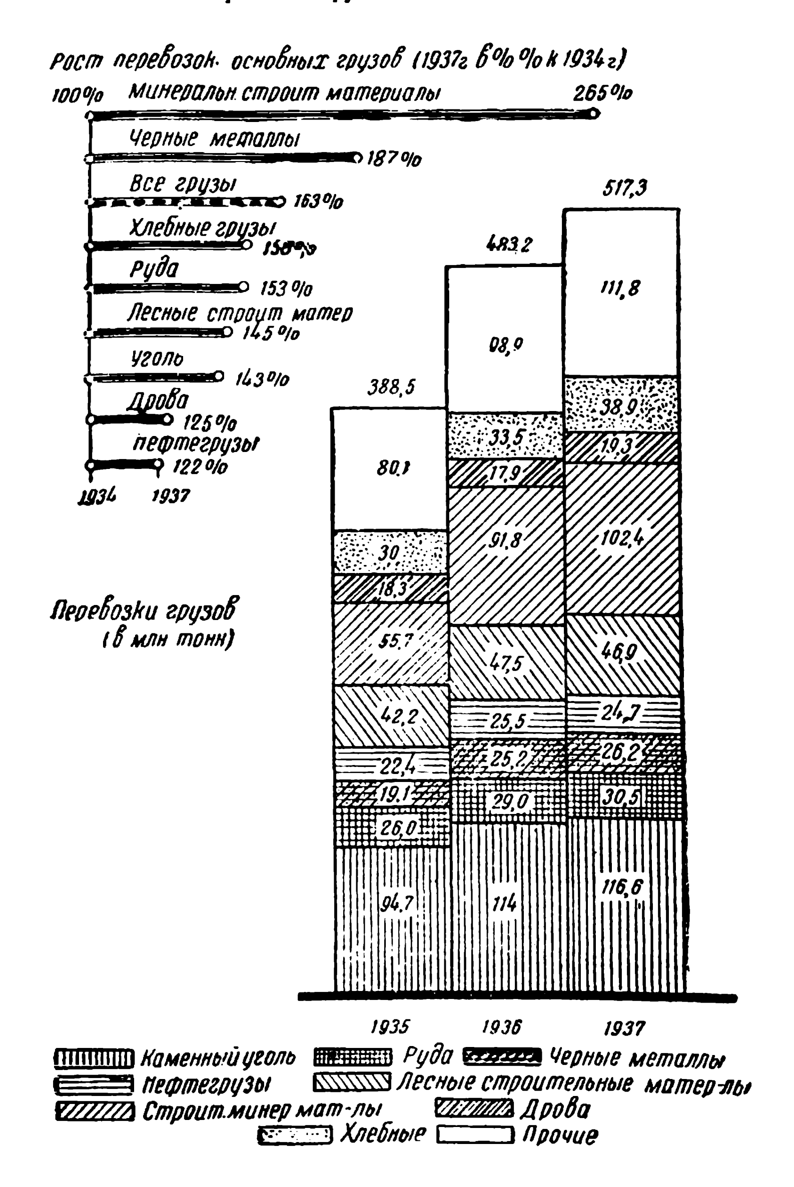
Вредители, пользуясь притуплением бдительности грузовых работников, запутывали перевозочные документы, разъединяли документы и вагоны, засылая их в разные места, портили и уничтожали грузы, организовывали аварии путем неправильной, в частности негабаритной, погрузки и плохого крепления грузов.

На основании постановлений ЦК партии и правительства на жел.-дор. транспорте была создана техническая экспертная комиссия при наркоме для предварительного просмотра проектов железнодорожно-

---

[1] И. Сталин. О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников. Партиздат, 1937, стр. 30.

Перевозки грузов в 1935—1937 гг.



го строительства. Введен институт ревизоров НКПС по безопасности движения, а также институт строительных ревизоров. Разработаны правила приемки и сдачи в эксплуатацию железнодорожных линий, отдельных сооружений и строительно-монтажных работ.

По вагонному хозяйству было обращено внимание на работу приемщиков вагонов в депо и вагоноремонтных пунктах. Даны конкретные указания об улучшении работы МПС, организации вывозки балласта, по укомплектованию рабочей силой карьеров. Для обеспечения погрузки предложено установить оперативное наблюдение за выполнением плана погрузки по родам грузов, организовать учет фактического наличия грузов у клиентуры, улучшить дело отправительской маршрутизации.

В борьбе за очищение транспорта от всего чуждого и враждебного железнодорожники добились летом 1937 г. новых больших успехов. В июле и августе 1937 г. погрузка составляла 98—99 тыс. вагонов в сутки. Среднесуточная погрузка за весь 1937 г. составила 89,9 тыс. вагонов. По уровню работы и по качественным показателям были далеко превзойдены задания второго пятилетнего плана.

В целом за весь период 1935 — 1937 гг. работа жел.-дор. транспорта возросла следующим образом (см. диаграмму на стр. 149).

За эти 3 года грузооборот железных дорог увеличился на 200 млн. *т*. Вся грузовая перевозочная работа возросла на 73%, достигнув в 1937 г. 354,8 млрд. *ткм*. Значительно возросли перевозки пассажиров: в 1937 г. было перевезено 1 142,7 млн. пассажиров против 945,2 млн. в 1934 г.

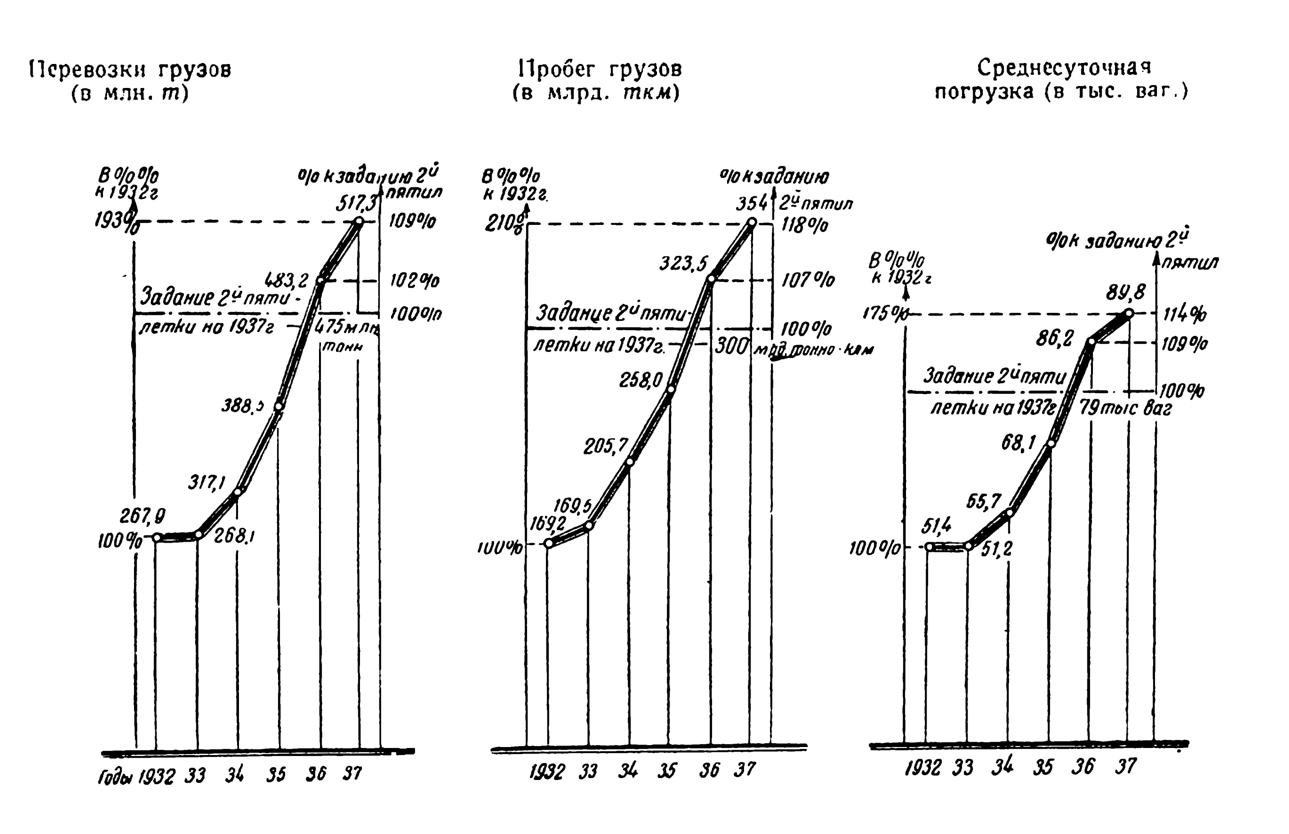
ИТОГИ ВЫПОЛНЕНИЯ ВТОРОГО ПЯТИЛЕТНЕГО ПЛАНА ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ

Перевозочная работа и использование подвижного состава

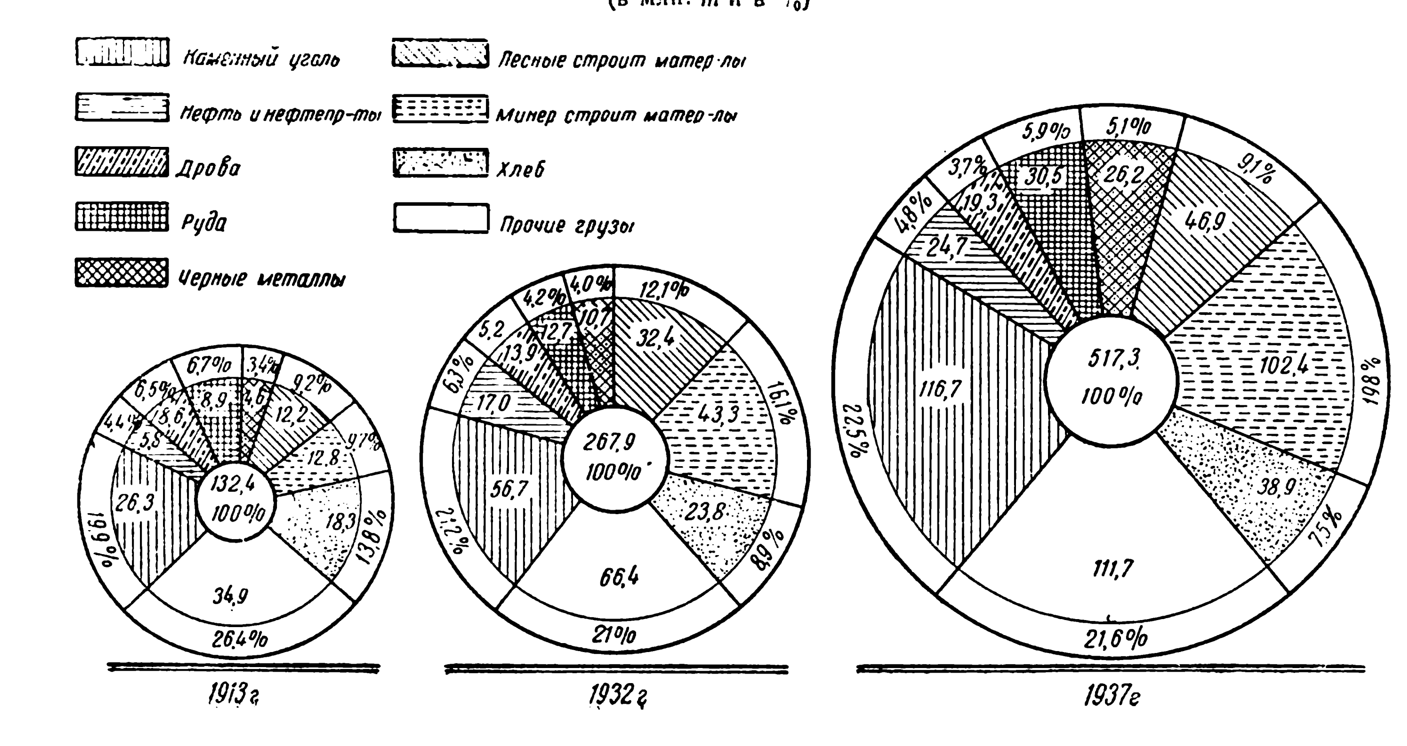
В результате подъема работы жел.-дор. транспорта, начавшегося с приходом на транспорт Л. М. Кагановича, задания второго пятилетнего плана по количеству перевезенных грузов, общему пробегу грузов и среднесуточной погрузке были перевыполнены уже в 1936 г., т. е. в 4 года. В итоге 1937 г. задание второй пятилетки по перевозке грузов было перевыполнено на 9%, по пробегу грузов — на 18% и по среднесуточной погрузке — на 14% (см. диаграмму на стр. 151).

Количество перевезенных грузов в 1937 г. — последнем году второй пятилетки — превысило уровень 1932 г. на 249,5 млн. *т*. Этот прирост превышает более чем в 2 раза прирост грузооборота в первой пятилетке (113,7 млн. *т*). В то время как за первую пятилетку грузооборот возрос на 72%, во второй пятилетке он возрос на 93%.

Грузооборот железных дорог СССР в 1937 г. превысил в 4 раза грузооборот железных дорог царской России в 1913 г. Царская Россия по количеству перевезенных на железных дорогах грузов далеко отставала от передовых капиталистических стран. Железные дороги СССР во второй пятилетке вышли по объему перевозок грузов на первое место в Европе и второе в мире, уступая только США.


Перевозки грузов
(в млн. т)
В %% к 1932 г
193%
% к заданию 2й пятил
517,3
109%
483,2
102%
100%
Задание 2й пятилетки на 1937 г
475 млн тонн
388,5
317,1
267,9
100%
268,1
Годы 1932 33 34 35 36 37
Пробег грузов
(в млрд. ткм)
В %% к 1932 г.
210%
% к заданию 2й пятил
354
118%
323,5
107%
100%
Задание 2й пятилетки на 1937 г.
300 млрд. тонно-км
258,0
205,7
169,5
169,2
100%
1932 33 34 35 36 37
Среднесуточная
погрузка (в тыс. ваг.)
В %% к 1932 г
175%
% к заданию 2й пятил
89,8
114%
86,2
109%
100%
Задание 2й пятилетки на 1937 г
79 тыс ваг
68,1
55,7
51,4
100%
51,2
1932 33 34 35 36 37

Структура грузооборота железных дорог СССР
(в млн. *т* и в %)



Огромный рост грузооборота железных дорог СССР сопровождался дальнейшим повышением удельного веса ряда важнейших индустриальных грузов (см. диаграмму на стр. 152).

Во второй пятилетке возрос удельный вес перевозок каменного угля, руды, черных металлов и в особенности строительных материалов минерального происхождения.

Хлеба было перевезено в 1937 г. в 2,2 раза больше, чем в 1913 г. Но вследствие индустриализации грузооборота удельный вес хлеба снизился с 13,8% в 1913 г. до 7,5% в 1937 г.

Изменения в географии перевозочной работы, происшедшие уже в первой пятилетке, сказались во второй пятилетке с еще большей силой. При росте всей погрузки во второй пятилетке на 75% погрузка дорог Урала, Сибири, Дальнего Востока и Средней Азии возросла в $2^{1}/_{4}$ раза. Мощно возросли грузопотоки основной магистрали, связывающей магнитогорскую руду с кузнецким углем. Увеличилось количество леса, направляемого из Сибири в Среднюю Азию по Турксибу. Сильно возросли на дорогах востока перевозки металла, нефти и других грузов.

В Европейской части страны также произошли большие изменения в направлении грузопотоков. Мощный поток каменного угля из Донбасса к центру пошел прямым путем по магистрали Москва — Донбасс. Постройка моста через Волгу у г. Горького дала возможность направлять лес из Кировской области и с Урала новым кратчайшим путем к центру страны.

В связи с разработкой открытых новых месторождений нефти и постройкой нефтеперерабатывающих заводов появились новые потоки нефтегрузов.

Таким образом, изменения в направлении и мощности грузовых потоков, происшедшие во второй пятилетке, отражают дальнейшую рационализацию транспортных связей в нашей стране. Вместе с тем еще не изжиты явно нерациональные перевозки, приносящие большой урон как самому транспорту, так и всему народному хозяйству. Отсутствие борьбы за рационализацию перевозок черных металлов облегчило вредителям проведение такой «специализации» металлургических заводов, при которой заводы Урала вырабатывали ряд сортов металла, нужных только для юга, в то время как часть южной металлургии была «специализирована» на производстве сортов металла, потреблявшихся на Урале. В результате за один лишь 1937 г. на железных дорогах было перевезено свыше 1 млн. *т* металла во встречных направлениях между югом и Уралом.

В перевозках лесных грузов также много нерациональных, излишне дальних и встречных перевозок. Особенно неудовлетворительно организовано снабжение лесом крупных районов потребления леса—Средней Азии, Кавказа и Закавказья. В больших количествах еще производится завоз леса в Среднюю Азию из Европейской части СССР (20% от завоза в 1937 г.), в то время как снабжение лесом Средней Азии должно целиком производиться из Сибири по кратчайшему направлению через Турксиб. Недостаточно развиты маршрутные пере-

возки лесных грузов в связи с чрезмерной распыленностью погрузки леса по направлениям и назначениям и многочисленностью лесоотправителей.

Нерациональные перевозки имеют место и по целому ряду других грузов (минеральные строительные материалы, нефтегрузы, картофель, свекла и др.).

Борьба за ликвидацию нерациональных перевозок имеет огромное значение. Надлежащая постановка экономической работы на дорогах и в НКПС, серьезное внимание делу рационализации перевозок, всемерное увеличение маршрутизации — все это дает возможность сберечь для народного хозяйства огромные суммы и более эффективно использовать транспортные средства.

Перевозки пассажиров возросли во второй пятилетке на 175 млн. человек,—с 967 млн. в 1932 г. до 1 142,7 млн. в 1937 г. Пассажирооборот в 1937 г. превысил довоенный уровень в 6,2 раза. Сильно возросли перевозки в пригородном движении.

В деле организации образцового культурного пассажирского движения перед железными дорогами СССР стоят особенно большие задачи. Непрерывный рост материального и культурного благосостояния трудящихся, рост народного хозяйства определяют дальнейшее возрастание пассажирского движения. Миллионы трудящихся города и деревни, совершающие поездки по железным дорогам, должны встретить заботливое, культурное, социалистическое отношение со стороны работников жел.-дор. транспорта.

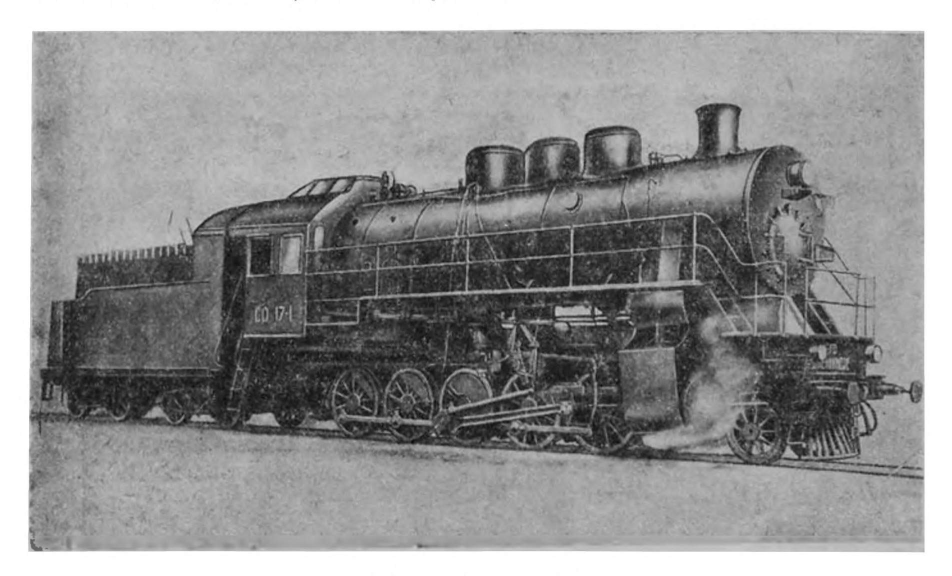
Крупных успехов добился жел.-дор. транспорт во второй пятилетке в использовании перевозочных средств. Железнодорожники сумели мобилизовать большие резервы, скрывавшиеся предельщиками.

В результате подъема работы жел.-дор. транспорта основные задания второго пятилетнего плана по использованию транспортных средств были выполнены уже в 1936 г.

Выполнение плана второй пятилетки по использованию перевозочных средств

Показатели	Годы			План второй пятилетки на 1937 г.	1936 г. в % к плану второй пятилетки на 1937 г.	1937 г. в % к плану второй пятилетки	1937 г. в % к 1932 г.
	1932	1936	1937				
Участковая скорость товарного поезда (в *км/час*)	14,3	18,3	19,5	17	108	115	137
Средний суточный пробег грузового паровоза (в *км*)	164,6	232,3	246,6	180	129	137	150
Среднесуточный пробег грузового вагона (в *км*)	97.4	140.3	139.8	125	112	112	144
Оборот вагона (в сутках)	9,57	6,74	6 98	—	—	—	—
Средний вес поезда брутто (в тоннах)	966	1 160	1 199	1 182	98	101	124

Во второй пятилетке скорость движения возросла на 37%, превысив на 15% соответствующее задание первого пятилетнего плана. Рост скорости движения явился одним из важнейших факторов увеличения перевозочной работы железных дорог во второй пятилетке, так как он позволил значительно улучшить использование пропускной способности железнодорожной сети. Ускорение движения и борьба за уменьшение простоев вагонов на грузовых, технических и промежуточных станциях привели к снижению времени оборота вагона и подняли его среднесуточный пробег.



Паровоз серии СО

Вес поезда возрос на 24%, достигнув уровня, заданного второй пятилеткой. На транспорте имеются большие, еще неиспользованные резервы для дальнейшего значительного роста веса поездов. Вождение тяжеловесных поездов с большими скоростями является одной из важнейших задач, стоящих перед жел.-дор. транспортом.

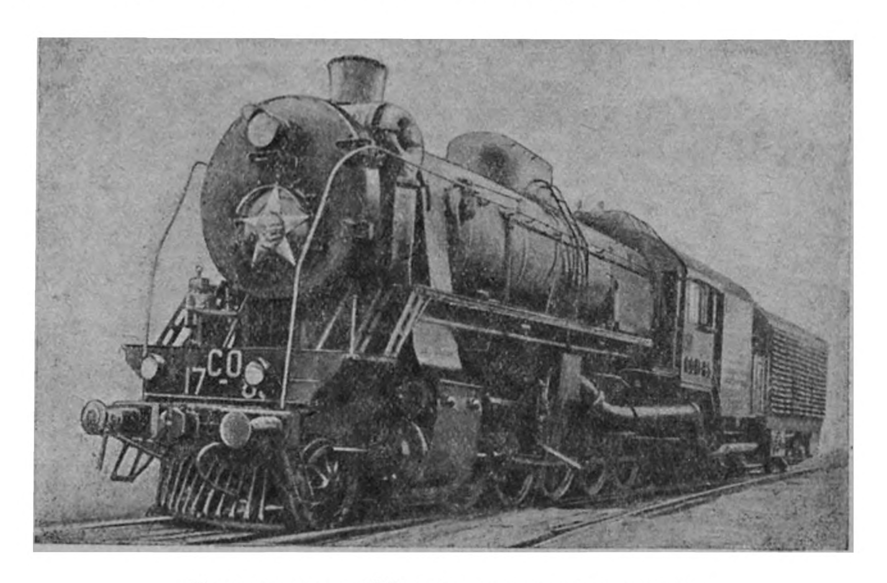
Улучшение показателей использования подвижного состава, начавшееся в 1935 г., продолжалось в 1936 г. и дальше, вплоть до зимы 1937/38 г.

Локомотивное хозяйство

За годы второй пятилетки локомотивный парк железных дорог сильно возрос и качественно изменился. Жел.-дор. транспорт получил около 2 тыс. мощных паровозов серий ФД и ИС. Паровозы ФД превышают по силе тяги паровозы Э на 30%, а по скорости на руководящем подъеме — на 50%. По производимой работе один паровоз ФД заменяет два паровоза серии Э. Паровозы ФД стали вводиться прежде всего на

линиях Донбасса и Криворожья. В настоящее время они обслуживают основные направления грузовых перевозок железнодорожной сети — направления, связывающие Донбасс с Москвой, Ленинградом и Поволжьем, Урал с Кузбассом и др. Около $^1/_3$ всех грузовых перевозок осуществляется паровозами ФД. Паровоз ФД стал основной единицей грузового паровозного парка.

В первые годы второй пятилетки жел.-дор. транспорт получил большое количество паровозов серии Э^м. В последние годы промышленность стала снабжать транспорт вместо паровозов серии Э^м паровозами серии СО, более мощными и быстроходными.

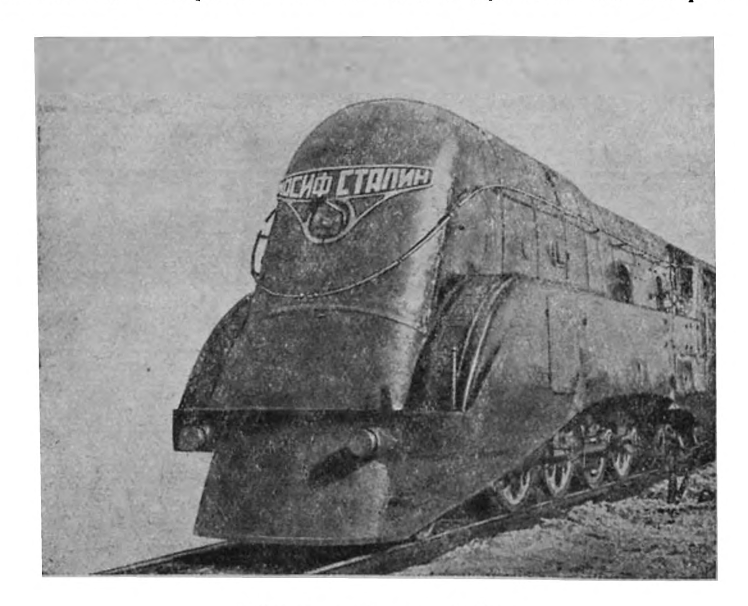


Паровоз серии СО с тендером-конденсатором

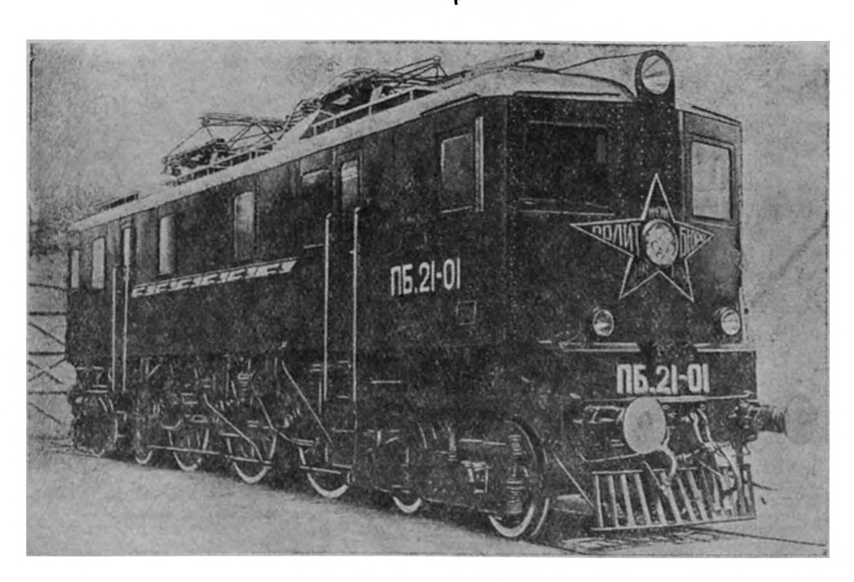
Громадное значение имеют паровозы с конденсацией пара, дающие прекрасный эксплуатационный эффект и большую экономию на расходах по водоснабжению. «Этот паровоз совершит целую революцию в паровозном хозяйстве. Он расходует в 20—25 раз меньше воды, чем обычный паровоз, и проходит до 1 000 км без набора воды. Для наших безводных местностей Средней Азии, Сибири или Дальнего Востока, где с водоснабжением дело обстоит плохо, такой паровоз сыграет огромную реконструктивную роль» [1]. В последние годы второй пятилетки промышленность стала поставлять транспорту все большее количество паровозов с конденсацией пара. «Конденсационные паровозы в ближайшие годы должны занять ведущее место в грузовом парке паровозов». [Тезисы доклада тов. Молотова на XVIII съезде ВКП(б)].

[1] Л. М. Каганович. Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением. Трансжелдориздат, 1936, стр. 62.

Парк пассажирских паровозов пополнился во второй пятилетке мощными паровозами ИС, а также паровозами СУ. Паровозы серии ИС, развивающие скорость 130 *км* час, внедряются на направлениях



Обтекаемый паровоз ИС

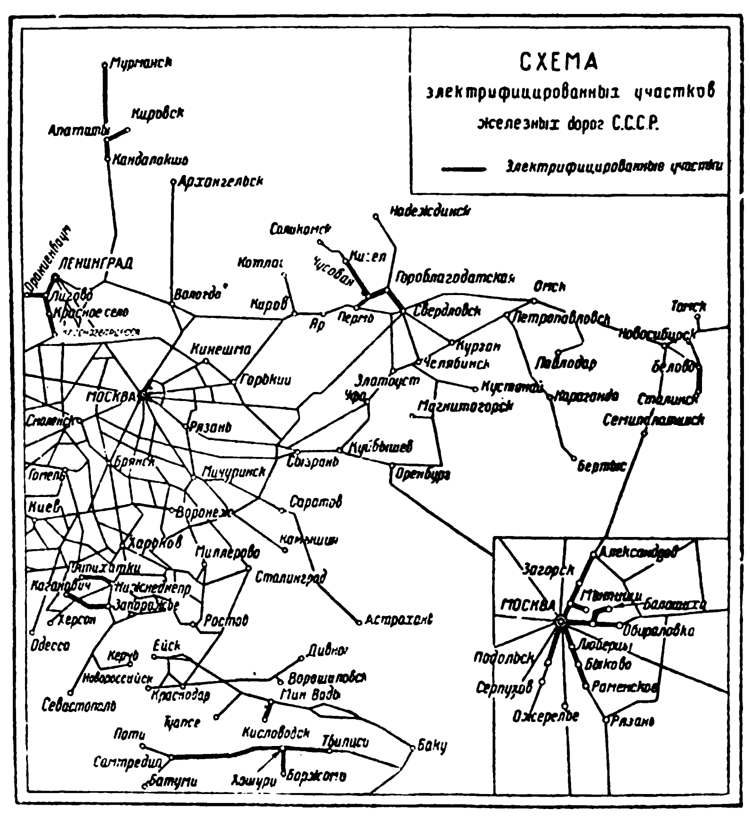


Электровоз ПБ

наиболее интенсивного пассажирского движения. Ворошиловградский паровозостроительный завод построил обтекаемый паровоз серии ИС,

дающий скорость 150 *км* в час. Эти паровозы имеют большое значение для развития скоростного пассажирского движения.

Во второй пятилетке вступил в строй паровозоремонтный завод-гигант в Улан-Удэ. Реконструирован ряд старых заводов. Значительно повысилась производительная мощность паровозоремонтных заводов. Развернулось производство запасных частей. Большие работы проведены по развитию деповского хозяйства, устройству теплой промывки в депо, механизации экипировки паровозов.

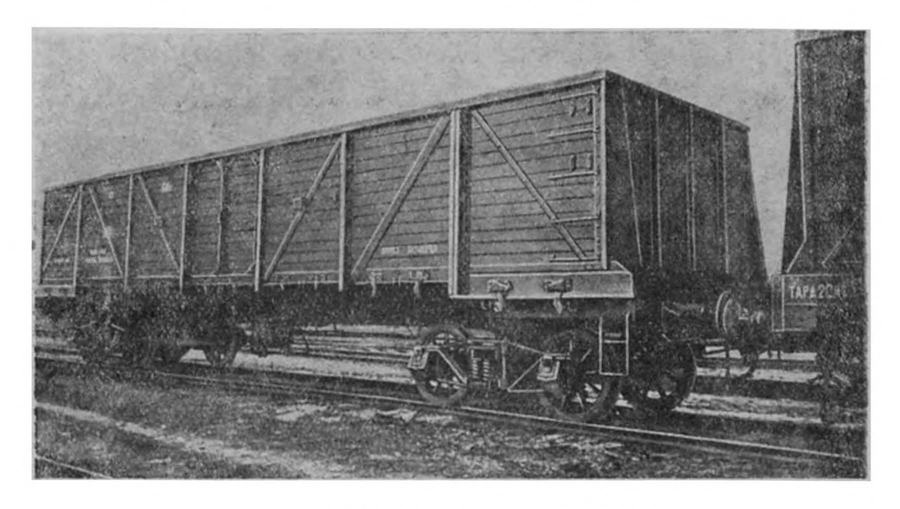


Карта электрифицированных железных дорог

За годы второй пятилетки протяжение линий с электрической тягой возросло до 1 632 *км* против 163 *км* в первой пятилетке. На электрифицированных линиях работают советские электровозы ВЛ (Владимир Ленин) для товарного движения и ПБ [Политбюро ЦК ВКП(б)] для пассажирского. Эти электровозы дают высокие эксплуатационные показатели.

Работы по электрификации производились во второй пятилетке на ряде важнейших направлений с большими размерами движения. На Закавказской ж. д. вслед за электрификацией Сурамского перевала, произведенной в первой пятилетке, электрическая тяга введена

на всей линии Тбилиси — Самтредиа. Быстро растущие перевозки, обилие гидроресурсов, тяжелый профиль определили здесь чрезвычайно высокую эффективность электрической тяги. На Сталинской ж. д. электрифицирован участок ст. Каганович — Запорожье на направлении мощного потока железной руды и каменного угля. На дороге им. Л. М. Кагановича электрифицирована линия с тяжелым горным профилем, протяжением в 500 *км*, Кизел — Чусовская — Гороблагодатская — Свердловск, обслуживающая перевозки каменного угля, руды, леса, химических грузов, металла.



Саморазгружающийся полувагон-гондола

На Кировской ж. д. переведены на электрическую тягу северные участки Кандалакша — Апатиты — Мурманск с веткой Апатиты — Кировск, обслуживающие перевозки леса, апатитов, минеральных строительных материалов и др. На Томской ж. д. электрифицирован участок Сталинск — Белово, пропускающий огромный поток каменного угля Кузнецкого бассейна.

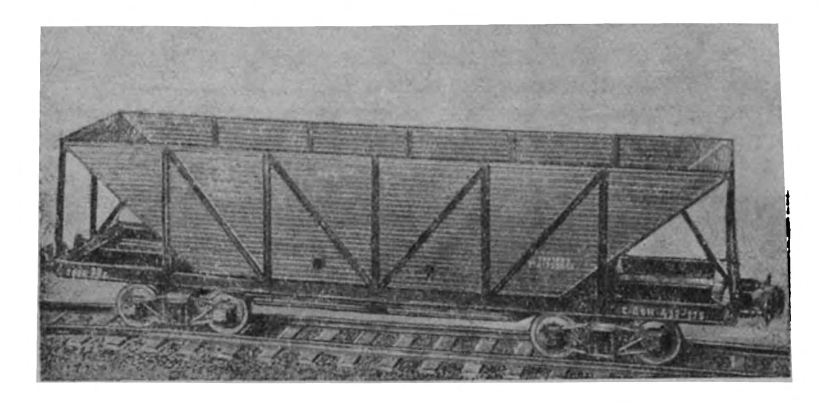
Кроме этих участков грузового движения, за годы второй пятилетки был электрифицирован ряд участков пригородного движения в Московском и Ленинградском узлах. Электрифицирована также курортная линия Минеральные Воды — Кисловодск.

Вагонное хозяйство

За годы второго пятилетия наша социалистическая промышленность дала жел.-дор. транспорту большое количество новых вагонов, — почти втрое больше, чем за первую пятилетку.

Наша промышленность с каждым годом увеличивает поставку жел.-дор. транспорту большегрузных четырехосных вагонов: крытых,

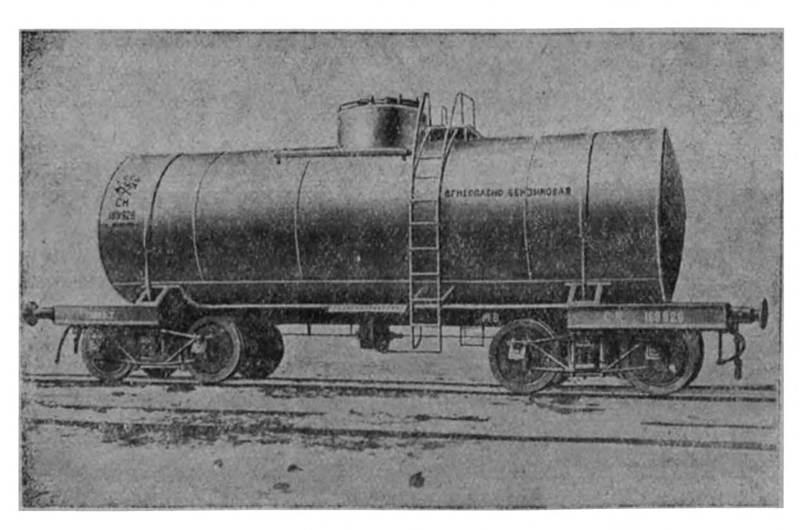
платформ, гондол, хопперов, цистерн, изотермических—с грузоподъемностью в 50 — 60 *т*. Постройка крытых двухосных вагонов прекратилась. Из двухосных вагонов во второй пятилетке строились только



Хоппер советской конструкции

платформы грузоподъемностью в 20 *т* и цистерны грузоподъемностью в 25 *т*.

В 1935 г. товарное движение по всей сети железных дорог было переведено на автоматическое торможение. Удельный вес автотормоз-



4-осная цистерна

ных вагонов увеличился с $^1/_{10}$ в 1932 г. до $^1/_2$ вагонного парка к концу второй пятилетки. Это дало возможность увеличить техническую скорость поездов и значительно повысить безопасность движения.

Важнейшее значение имеет оборудование вагонов автосцепкой

вместо винтовой стяжки. Автосцепка полностью ликвидирует разрывы поездов, ускоряет маневровую работу, делает ненужным тяжелый и опасный труд сцепщиков, дает возможность использовать полностью тяговую силу мощных локомотивов. За годы второй пятилетки был окончательно установлен тип советской автосцепки и начато оборудование ею вагонного парка. Все новые товарные вагоны, поставляемые транспорту, оборудованы автотормозами, а начиная с 1936 г.,—и автосцепкой. К концу второй пятилетки 17,4% вагонного парка было оборудовано автосцепкой.



Вагоноремонтный пункт

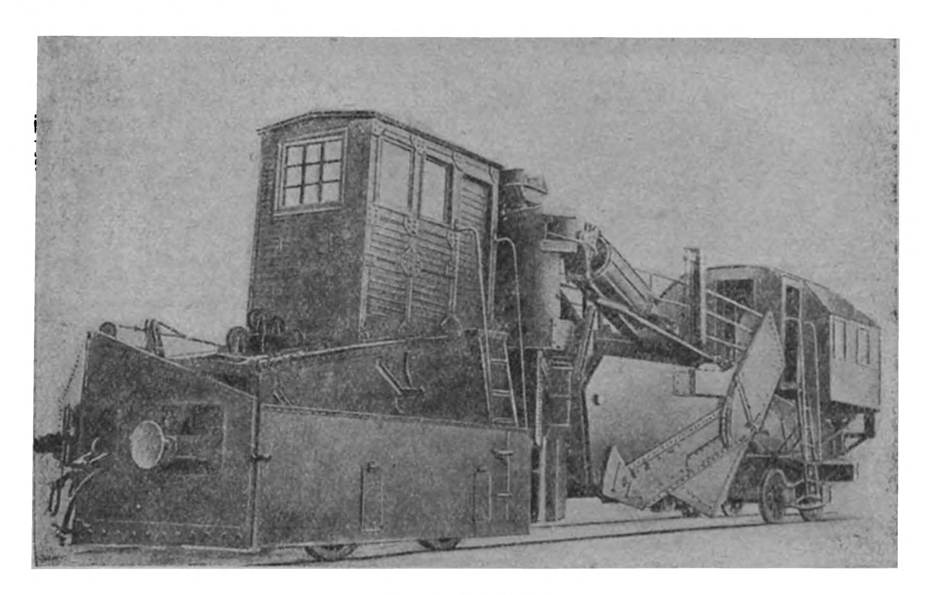
Громадная работа была проведена за годы второго пятилетия по созданию мощной ремонтной базы вагонного хозяйства. В своей речи на совещании работников жел.-дор. транспорта 27 июля 1935 г. Л. М. Каганович говорил: «Вагоноремонтная база на железнодорожном транспорте крайне слаба. Ремонт вагонов в значительной части производится кустарно, под открытым небом, как «у холодных сапожников»[1].

В 1935 г. было построено 200 вагоноремонтных пунктов. К концу второй пятилетки их имелось 218. Вагоноремонтные пункты—это предприятия заводского типа, хорошо оборудованные для производства высококачественного ремонта вагонов. Значительно увеличено количество вагонных депо, усилено их оборудование, создана сеть автоконтрольных пунктов. Были построены 4 крупных, хорошо оборудованных вагоноремонтных завода: Канашский, Лианозовский, Дарницкий, им. Л. М. Кагановича (Попаснянский).

[1] Л. М. Каганович. Дальнейший подъем железнодорожного транспорта и паровозное хозяйство. Трансжелдориздат, 1935, стр. 12.

Путевое хозяйство

На реконструкцию и усиление пути отпускались в последние годы огромные средства. На наиболее важных направлениях, соединяющих Донбасс с центром, Донбасс с Кривым Рогом, на электрифицированных дорогах Урала, на отдельных участках, связывающих Кузбасс с Уралом, производились работы по реконструкции и капитальному ремонту пути. Легкие рельсы заменены тяжелыми типа II-а и I-а, количество шпал доведено до 1 840 шт. на 1 *км*, песчаный балласт заменен щебеночным.



Путевой струг

«Путейские работы,—говорил тов. Каганович,—по механизации отстали на несколько лет. Сельское хозяйство их значительно опередило. Теперь в колхозах и совхозах работают тракторами, комбайнами и другими машинами. А на ремонте пути до сих пор большей частью работают по-дедовски, вручную. Механизмы использовывались плохо, из-за разбросанности работ было затруднено наблюдение за ними и их ремонтом»[1].

Для механизации путевых работ были созданы 54 машинно-путевые станции, снабженные балластировочными машинами, путевыми стругами, шпалоподбойками, моторными домкратами, сварочными аппаратами, мотовозами, тракторами, автомобилями и т. д. Путевое хозяйство получило мощное техническое вооружение.

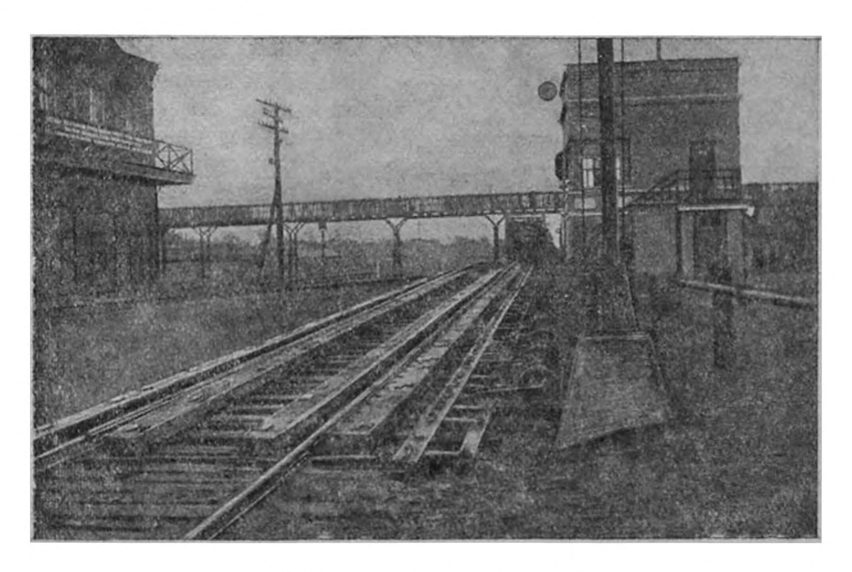
---

[1] Л. М. Каганович. Год подъема и ближайшие задачи железнодорожного транспорта. Трансжелдориздат, 1936, стр. 99.

Хозяйство эксплуатации и хозяйство связи

Большие средства были вложены за годы второй пятилетки в хозяйство эксплуатации—по службам движения, грузовой и пассажирской.

Рост грузонапряженности, изменения в направлениях грузопотоков, повышение весов поездов потребовали проведения крупных работ по реконструкции станций и узлов. Были построены новые крупнейшие станции: Инская возле Новосибирска, Смычка возле Нижнего Тагила и др. Проведена реконструкция ст. Каганович (Сталинской ж. д), станций магистрали Москва — Донбасс и многих других станций.



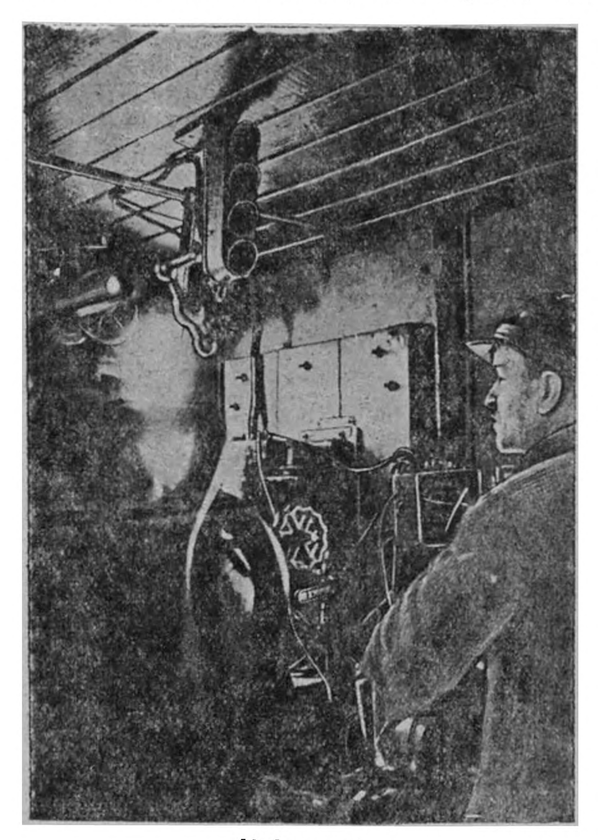
Механизированная горка

Широкий размах получили во второй пятилетке работы по механизации сортировочных горок. Механизация горок дает крупнейший эффект, обеспечивая ускорение переработки составов, повышение производительности труда и улучшение условий труда. Первой в СССР была механизирована горка станции Красный Лиман, второй— горка станции Дебальцево.

В 1936 г. работы по механизации горок развернулись широким фронтом. Были механизированы горки станций Ясиноватая, Верховцево, Батайск, Люблино, Перово, Свердловск и др. Всего к концу 1937 г. была механизирована 21 горка.

В последние годы второй пятилетки грузовое хозяйство стало получать в большом количестве погрузочно-разгрузочные механизмы: краны с машинным приводом, ленточные транспортеры, штабелеукладчики и др.

В соответствии с задачами улучшения обслуживания пассажирского движения были произведены реконструкция и капитальный ремонт вокзалов в Москве, Ленинграде, Киеве, Минске, Свердловске, Владивостоке и многих других. Были построены павильоны для пригородных пассажиров, удлинены платформы.



Кэб-сигнал

Хозяйство связи и сигнализации получило большое количество новых устройств, повышающих безопасность движения поездов, увеличивающих пропускную способность станций и перегонов, повышающих производительность труда.

Наиболее важные направления были за годы второй пятилетки переведены на автоблокировку. Оборудование автоблокировкой проводилось на направлениях Москва — Харьков — Донбасс—Кавказ, Урал—Кузбасс и др. В результате этих работ к концу второй пятилетки на железнодорожной сети СССР имелось 5,2 тыс. *км* линий, оборудованных автоблокировкой, против 583 *км* в 1932 г.

На участке Москва — Владимир введены кэб-сигнализация и автостопы. Кэб-сигналы — это небольшие светофоры, установленные в локомотивной будке, дающие сигналы машинисту о состоянии участка пути. Автостопы обеспечивают автоматическую остановку поезда при проезде закрытых сигналов.

Широкий размах получили работы по централизации стрелок. При централизации стрелок перевод стрелок, закрытие и открытие сигналов производятся на расстоянии — из центрального поста. Централизация стрелок сокращает время на постановку маршрутов и значительно повышает безопасность движения.

На наших железных дорогах в течение ряда лет централизации стрелок не уделялось должного внимания. Вредители сознательно задерживали ее и только в последние 3 — 4 года дело централи-

зации стрелок сильно двинулось вперед. Количество централизованных стрелок, особенно электрической централизации, резко возросло за последние годы.

Введена диспетчерская централизация. При этой системе стрелки и сигналы на станциях и разъездах всего участка переводятся из одного пункта.

Диспетчерская централизация повышает участковую скорость, увеличивает пропускную способность и безопасность движения, повышает производительность труда. Диспетчерской централизацией оборудован участок Люберцы — Куровская Ленинской ж. д. протяжением в 67 *км*.

Новое железнодорожное строительство

За годы второго пятилетия построено около 4 тыс. *км* новых железных дорог и около 4,5 тыс. *км* вторых путей. Значительное количество линий с большим объемом уже выполненных работ перешло на 1938 г.

Крупнейшей стройкой второй пятилетки является магистраль Москва — Донбасс, создавшая кратчайший ход из восточных районов Донбасса в центр. По этой магистрали идут мощные потоки каменного угля и металла к центру и в обратном направлении — лесные грузы. В северной своей части магистраль принимает мощный поток подмосковного угля.

Сооружение магистрали Москва — Донбасс включило в себя ряд крупнейших работ. Существовавшее направление Москва—Кашира — Елец — Валуйки протяжением в 755 *км* было реконструировано и получило второй путь от Валуек до Каширы и третий путь на участке Кашира — Москва. От Валуек до Кондрашевской была сооружена новая линия протяжением в 299 *км*. Магистраль получила мощное техническое вооружение, паровозы ФД, тяжелые рельсы, развитое станционное хозяйство. В дальнейшем магистраль будет продолжена до Ростова и, таким образом, пересечет новые районы добычи угля в восточной части Донбасса. Дополнением к этой магистрали является строящаяся важная линия Красный Лиман — Купянск, которая даст новый выход на эту магистраль из западной части Донбасса.

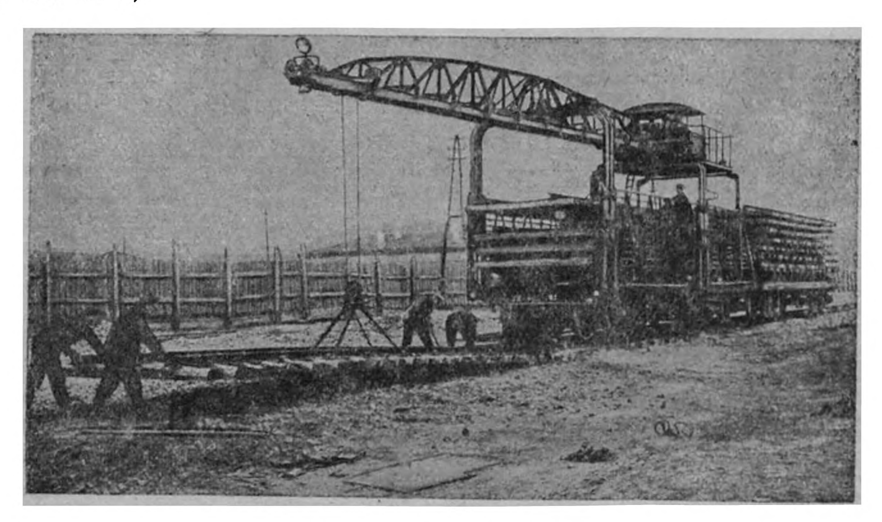
Для обхода Московского узла и рационализации транспортных связей между Донбассом и районами севера крупное значение будет иметь заканчивающаяся линия Жилево (дорога Москва — Донбасс) — Воскресенск — Ильинский погост.

Новая линия Брянск — Вязьма (234 *км*) усилила связь Донбасса с Ленинградом и северо-западными областями. Линия Красноармейское — Павлоград (114 *км*) в сочетании с существующими участками создала дополнительный ход из Донбасса к Приднепровью.

На направлении Урал — Кузбасс были закончены во втором пятилетии крупные стройки: Новосибирск — Ленинск (Обь — Проектная) протяжением в 295 *км* и Курган — Свердловск (358 *км*). Первая из этих линий является головным участком направления Кузбасс —

Урал, дающим прямой кратчайший выход из Кузнецкого бассейна на запад. Линия Курган — Свердловск дала лучший по профилю и более короткий ход с сибирской магистрали на Северный Урал. Для снабжения Сталинского металлургического завода местной рудой и флюсами была построена новая линия Сталинск — Мундыбаш (92 *км*).

Большое железнодорожное строительство было развернуто на территории Казахской ССР. Для строительства и эксплуатации крупнейшего медеплавильного комбината у озера Балхаш построена большая линия Караганда — Балхаш (487 *км*). Постройка линии Рубцовка (Локоть) — Защита вместе с заканчивающейся перешивкой узкоколейного участка Защита — Риддер решительно улучшает транспортное обслуживание Алтайской полиметаллической промышленности (свинец, медь, цинк).



Путеукладчик Платова

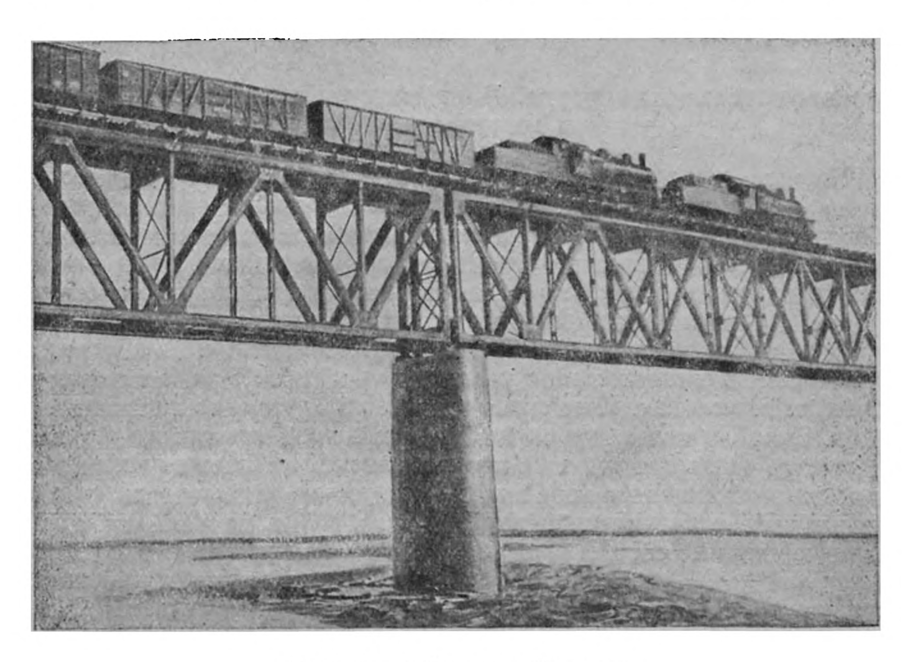
Сооружение моста через Волгу у Саратова вместе с новой линией Уральск — Илецк (264 *км*) создало новый ход из центральных районов и Донбасса в Среднюю Азию в дополнение к существующему ходу через Чкалов.

Развернулось строительство линии Гурьев — Кандагач — для развития добычи эмбенской нефти и линии Нельды — Джезказган — для связи с местом строительства медеплавильного комбината.

Ряд железнодорожных линий был построен во второй пятилетке для развития новых районов добычи минерального топлива. В Башкирской АССР построена линия Уфа (Дема) — Ишимбаево протяжением 173 *км*, соединившая с железнодорожной сетью новый нефтяной район — Ишимбаевский. Для развития добычи местных углей построены линии Мельниково — Шураб (Таджикская ССР) и Уч-Курган — Нарын (Киргизская ССР).

Для вывоза леса построена линия Коноша — Вельск (97 *км*), примыкающая к основной магистрали Северной ж. д. Вологда — Коноша — Архангельск. Заканчивается строительство лесовозной линии Томск — Чулым. Крупнейшее значение для создания нового мощного потока лесных грузов имела постройка моста через Волгу у г. Горького.

Линия Волочаевка — Комсомольск связала с железнодорожной сетью Комсомольск — новый промышленный центр ДВК.



Мост через Волгу у Саратова

Строящаяся железнодорожная линия Канаш — Чебоксары присоединяет к железнодорожной сети столицу Чувашской АССР Чебоксары и имеет большое значение для хозяйственного развития республики.

Строительство вторых путей проводилось за годы второй пятилетки на ряде важнейших направлений. Вторые пути на направлении Валуйки — Лиски — Балашов — Пенза — Сызрань усилили основную магистраль, связывающую УССР с Поволжьем и Уралом. Постройка вторых путей Магнитогорск — Карталы — Еманжелинская вместе с новой линией Еманжелинская — Челябинск закончила превращение всего направления Новосибирск — Магнитогорск в сплошную двухпутную магистраль. Огромное значение для усиления транспортной связи с Дальним Востоком имела постройка вторых путей на всем направлении от Карымской до Хабаровска (2 200 *км*). Продолжается

строительство вторых путей от Хабаровска до Ворошиловска Уссурийского. Таким образом, вся Сибирская магистраль до Владивостока превращается в двухпутную.

За годы второй пятилетки поднято на значительно более высокий уровень строительное дело на жел.-дор. транспорте. Созданы строительно-монтажные тресты, внедряются индустриальные методы строительства. Большое количество всякого рода строительных механизмов было двинуто за последние годы на железнодорожное строительство, имеющее огромные перспективы в нашей великой железнодорожной державе.

Производительность труда. Рост материального и культурного уровня железнодорожников

На жел.-дор. транспорте работает огромная армия трудящихся — свыше $2^1/_2$ млн. человек. Основная масса железнодорожников — 1 250 тыс. человек—работает на эксплуатации железных дорог. Сотни тысяч человек работают на строительстве, заводских предприятиях, на погрузочных работах, в лечебно-санитарных, культурно-просветительных и других предприятиях и учреждениях жел.-дор. транспорта.

За годы второй пятилетки количество работающих на эксплуатируемой сети железных дорог увеличилось с 1 054,3 тыс. человек до 1 249,8 тыс. человек. Повысился технический уровень железнодорожников. Выросли новые кадры передовых людей транспорта, показывающие образцы стахановско-кривоносовской работы во всех отраслях железнодорожного хозяйства. Значительно увеличилось количество женщин, работающих на транспорте. В 1937 г. на жел.-дор. транспорте женщины составляли 18% общего количества работников вместо 6,4% в 1928 г. Женщины на железнодорожном транспорте успешно овладевают техникой работы наиболее ответственных профессий. Среди них широко развернулось замечательное движение за овладение техникой вождения поездов. Десятки женщин уже работают машинистами и помощниками машинистов, около 4 тыс. женщин заканчивают подготовку на помощников машинистов.

Знатная женщина-машинист орденоносец З. Троицкая назначена начальником Моск.-Окружной ж. д. Это первая женщина-начальник дороги на железнодорожном транспорте.

Стахановско-кривоносовское движение и улучшение организации труда за последние годы дали значительный рост производительности труда.

В результате успешной борьбы за подъем жел.-дор. транспорта производительность труда в 1936 г. возросла на 24,6% по сравнению с предыдущим годом, а в 1937 г. — еще на 9%.

Задание на конец второй пятилетки по производительности труда было выполнено уже в 1936 г. и перевыполнено на 10% в 1937 г. Достигнутый на жел.-дор. транспорте уровень производительности труда при 7 — 8-часовом рабочем дне в 3 раза превысил довоенный при 10 — 12-часовом рабочем дне в царской России.

Производительность труда

(в тысячах приведенных тонно-километров на 1 работника по эксплуатации)

	1913 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Абсолютная .	132,9	250,6	249,3	255,5	273,0	340,2	370,7
В % к предыдущему году .	—	—	99,5	102,5	106,9	124,6	109,0

Решающая роль в достижении высокой производительности труда принадлежит людям, кадрам работников, использующих колоссальные возможности и преимущества социалистической системы хозяйства, освоивших новую технику, созданную за годы сталинских пятилеток.

Высокий рост производительности труда на жел.-дор. транспорте, достигнутый за последние годы, имеет большое значение для всего народного хозяйства.

«Производительность труда, — писал Ленин, — это, в последнем счете, самое важное, самое главное для победы нового общественного строя» [1].

За годы второй пятилетки сильно повысился уровень материального благосостояния железнодорожников. Среднегодовая заработная плата увеличилась более чем в 2 раза — с 1 558,8 руб. на 1 работника по эксплуатации в 1932 г. до 3 411,5 руб. в 1937 г.Особенно значительно росла заработная плата по ведущим профессиям и группам рабочих. Машинисты грузовых поездов, получавшие в 1933 г. в среднем за месяц 321 руб., в 1937 г. получали уже 794 руб. в месяц. Месячная заработная плата машинистов пассажирских поездов соответственно возросла с 381 руб. до 870 руб. Стахановцы-машинисты зарабатывают до 1 500 — 2 000 руб. в месяц. Средняя месячная заработная плата главных кондукторов грузовых поездов составила в 1937 г. 449 руб. против 158 руб. в 1933 г.

Так же сильно возрос заработок составителей, диспетчеров, рабочих по ремонту подвижного состава и др. Резко повысилась оплата труда ранее низкооплачиваемых групп железнодорожников — переездных сторожей, путейских рабочих, проводников пассажирских вагонов и т. д.

Увеличение заработной платы происходило одновременно с перестройкой системы заработной платы, с борьбой за ликвидацию уравни-

[1] В. И. Ленин. Сочинения, т. XXIV, стр. 342.

ловки в заработной плате. Широкое распространение получили на жел.-дор. транспорте сдельная и прогрессивно-сдельная, премиальная, аккордная системы оплаты, непосредственно стимулирующие перевыполнение норм выработки и повышение качества работы.

Огромные средства расходуются государством на социальное страхование трудящихся, здравоохранение, просвещение, на улучшение культурно-бытовых условий, жилищное строительство, социальное обеспечение. Только за последние 3 года (1935 — 1937 гг.) капитальные вложения на жилищное, коммунальное и культурно-бытовое строительство на жел.-дор. транспорте составили 1 038,7 млн. руб. Железнодорожники имеют свыше 600 клубов, 10 тыс. красных уголков, сотни радиоузлов, киноустановок, вагонов-клубов и других культурных учреждений.

В несколько раз возрос бюджет социального страхования. За счет соцстраха сотни тысяч железнодорожников ежегодно отдыхают и лечатся в домах отдыха и на курортах, сотни тысяч детей выезжают в летние оздоровительные лагери. Огромные средства отпускаются ежегодно на развитие физкультуры и спорта. Железнодорожники имеют в своем распоряжении стадионы, лыжные и водные станции, спортивные площадки. Более 100 тыс. спортсменов-железнодорожников участвовало в 1937 г. в соревнованиях по различным видам спорта.

На жел.-дор. транспорте имеется $2^1/_2$ тыс. начальных и средних школ, в которых бесплатно обучаются 1 100 тыс. детей железнодорожников, кроме тех, что обучаются в общих районных и других школах. В специальных транспортных высших учебных заведениях в 1937 г. обучалось 20 тыс. человек молодежи, получающих стипендии от государства, 25 тыс. человек учится в техникумах, 5 тыс. — на рабфаках, 32 тыс. — в ФЗУ.

Всем этим обеспечиваются трудящимся на жел.-дор. транспорте право на труд, на отдых, на материальное обеспечение, на образование и все другие права граждан социалистического государства, завоеванные трудящимися СССР под руководством партии Ленина — Сталина, записанные в великой Сталинской Конституции.

На жел.-дор. транспорте за последние годы воспитаны и выращены замечательные кадры организаторов и руководителей. Вчерашние рядовые работники — сегодня талантливые командиры, возглавляющие ответственнейшие участки железнодорожного хозяйства. Они увлекают за собой отстающих, добиваясь общего подъема и слаженности в работе различных частей железнодорожного конвейера.

Наряду с честными и добросовестными работниками, которым дороги интересы транспорта и всего народного хозяйства, имеются еще и отдельные несознательные и просто недобросовестные люди — летуны, прогульщики, лодыри и рвачи, — разлагающие дисциплину труда и наносящие большой ущерб транспорту и всему народному хозяйству. Интересы советского народа требуют проведения беспощадной борьбы с дезорганизаторами производства, рвачами, лодырями, прогульщиками.

Введение трудовых книжек и закон «О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбе с злоупотреблениями в этом деле» от 28 декабря 1938 г. имеют исключительное значение для промышленности, транспорта и всего народного хозяйства.

Неуклонное проведение этих мероприятий обеспечит укрепление дисциплины на транспорте, еще выше поднимет роль стахановцев-кривоносовцев и ударников.



ЗА НОВЫЙ ПОДЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

По решению партии и правительства тов. Л. М. Каганович в конце августа 1937 г. перешел из НКПС на пост руководителя тяжелой промышленности.

На жел.-дор. транспорте были налицо все предпосылки для того, чтобы с успехом двигаться дальше вперед. По каждой отрасли жел.-дор. транспорта имелись глубоко продуманные руководящие указания, полностью оправдавшие себя на практике. На руководящую работу были выдвинуты тысячи новых талантливых партийных и непартийных большевиков. Выросла и окрепла материально-техническая база жел.-дор. транспорта.

Однако зимой 1937/38 г. жел.-дор. транспорт не только не закрепил достигнутого уровня погрузки, но резко ухудшил свою работу. Погрузка снизилась не только по сравнению с летними месяцами 1937 г., но даже по сравнению с зимой 1936/37 г. В январе 1938 г. среднесуточная погрузка составила 75,2 тыс. вагонов против 79,3 тыс. в январе 1937 г. и 77,6 тыс. в январе 1936 г. Ухудшилось движение поездов из-за нарушений графиков. Ухудшение работы особенно сильно сказывалось на перевозке грузов государственного значения.

Снижение погрузки зимой 1937/38 г. было связано с резким ухудшением использования подвижного состава. Недопустимо велики были простои вагонов на станциях, снизилась скорость движения. В результате оборот вагонов в декабре 1937 г. возрос до 8,34 суток против 6,21 в июне 1937 г. Плохая регулировка погрузки по направлениям и плохая регулировка вагонного парка привели к тому, что на ряде станций создавались пробки. В то время как дороги юга особенно нуждались в вагонах для погрузки, на дорогах Урала, Сибири и востока скопился большой излишек вагонного парка. Платформы, нужные для погрузки леса, преимущественно находились на дорогах юга, а на дорогах, грузящих лес, нехватало платформ. Крытые вагоны, в которых ощущалась нужда на дорогах юга и центра, оказались на дорогах восточной части Союза.

Руководство НКПС, начальники дорог и служб не развернули по-большевистски борьбы за выполнение плана погрузки, за выполнение приказов о передаче порожняка. В НКПС и на дорогах были забыты и в практической работе игнорированы основные мероприятия, направленные на ускорение оборота вагонов и паровозов, на подъем всей работы жел.-дор. транспорта. Дело было не в случайной зимней

заминке в погрузке, а в нарушении основ сталинских методов работы, основ стахановско-кривоносовского движения.

В начале апреля 1938 г. партия и правительство вновь назначили Л. М. Кагановича народным комиссаром путей сообщения с оставлением одновременно народным комиссаром тяжелой промышленности. Возвращение на транспорт Л. М. Кагановича вызвало огромный подъем среди железнодорожников, новый прилив сил и твердую уверенность в том, что жел.-дор. транспорт снова быстро займет почетное место среди передовых отраслей народного хозяйства.

На собрании актива НКПС 27 — 28 апреля 1938 г. Л. М. Каганович дал глубокий анализ хозяйственной и политической обстановки на транспорте и уроков зимней работы 1937/38 г.

20 мая 1937 г. Л. М. Кагановичем был издан приказ № 231/Ц «Об уроках зимней работы 1937—1938 гг., новом подъеме железнодорожного транспорта и подготовке к зиме 1938—1939 гг.».

«Опыт работы зимой 1937 — 1938 гг., — говорится в приказе, — показал, что на железнодорожном транспорте было нарушено важнейшее условие успешной работы — Ленинско-Сталинское указание о проверке исполнения решений Партии, Правительства и приказов НКПС. Увлекшись общими фразами об успехах, многие руководящие работники транспорта, начиная от НКПС и кончая низовыми звеньями, забыли важнейшие решения и предупреждения Партии и Правительства, в особенности решения о ликвидации последствий вредительства».

Были забыты многократные указания НКПС о борьбе за график. «Многие железнодорожники, в первую очередь «из начальства», забыли, что график — движение поездов по расписанию — есть железный закон всей работы транспорта». В особенности возродилось недопустимое отношение к графику оборота паровозов. «Честные консерваторы» и головотяпы забывают, что именно над срывом графика оборота паровозов особенно старались вредители и шпионы.

Оставались многочисленные случаи неправильной засылки грузов, разъединения грузов и документов, порчи и хищения грузов. «Работники грузовых служб забывают, что как раз этими методами вредители, шпионы и диверсанты пытались, а остатки их еще и сейчас пытаются срывать грузовую работу дорог и движение поездов».

Возродилась обезличка во многих депо в ремонте и обслуживании паровозов, срывается строенная езда, ухудшилась организация труда паровозных бригад, большие размеры стали принимать сверхурочные работы машинистов.

«С особой остротой НКПС считает необходимым подчеркнуть, — говорится в приказе, — что до сих пор еще у многих руководящих работников дорог и НКПС нет должной энергии в борьбе с крушениями и авариями... Эти работники забыли указания приказов НКПС о том, что крушения, как в зеркале, отражают состояние дисциплины и организационно-технического руководства дорогами. Они забыли, что организация крушений — это основной метод подрывной работы диверсантов, шпионов и бандитов». Приказ особенно отмечает рост

числа аварий и брака в работе из-за невыполнения Правил технической эксплуатации. Это показывает, что на железных дорогах ослабла дисциплина, ослабла работа по политическому и техническому воспитанию кадров, по освоению ими Правил технической эксплуатации.

Командиры транспорта не возглавили стахановско-кривоносовского движения, ослабили внимание к людям. На ряде дорог были забыты передовые стахановские методы работы. Этим воспользовались саботажники стахановско-кривоносовского движения. Выдвинутый молодой командно-политический состав был предоставлен самому себе, с ним не велось воспитательной работы, не оказывалось своевременной оперативной помощи со стороны НКПС. На транспорте стали возрождаться осужденные партией и правительством канцелярско-бюрократические методы руководства.

Не велось никакой работы с активом. Не было самого действенного способа проверки людей и проверки исполнения заданий путем решительной большевистской самокритики сверху донизу.

«Самокритика—это «ключ, — как говорил товарищ Сталин,— при помощи которого мы вскрываем и устраняем недостатки социалистического строительства и движемся вперед». Эта самокритика за последние полгода ослабла, на транспорте начала возрождаться оппортунистичес ая болезнь замазывать недостатки, оправдывать и даже похвастаться хотя бы и предполагаемыми успехами» (из приказа № 231/Ц).

Приказ № 231/Ц является программой большевистской борьбы за новый подъем жел.-дор. транспорта. От своего любимого наркома железнодорожники получили четкие директивы, что и как нужно делать, чтобы вывести транспорт на передовые позиции.

«Обеспечение нового подъема железнодорожного транспорта и подготовка к зиме 1938 — 1939 гг., —говорится в приказе, — требуют, чтобы в центре работы были поставлены задачи:

Ускорение оборота вагонов, улучшение оборота паровоза, ликвидация крушений и аварий, в особенности из-за нарушения Правил технической эксплуатации (прием на занятый путь, проезд закрытых сигналов и т. п.).

Восстановление и всемерное развитие всех стахановско-кривоносовских методов работы на транспорте по всем профессиям от машиниста, слесаря, диспетчера до стрелочника и путеобходчика. При этом должно быть обеспечено, чтобы кривоносовцам выдавали аккуратно установленную прогрессивную оплату и премиальные тем профессиям, которые не работают на сдельщине.

Создание устойчивости кадров, ликвидация безудержной текучки, неразумных перестановок и дергания работников без нужды и оснований.

Усиление политического воспитания и овладение большевизмом в первую очередь командно-политических кадров. В борьбе за дисциплину главный упор взять на политическое воспитание и общественное воздействие, не допуская при этом, как это имело место в ряде пунктов, массовых взысканий и наказаний. Меры дисциплинарных взысканий применять к неисправимым срывщикам нормальной работы железных

дорог и нарушителям законов, памятуя, что дисциплина на транспорте есть основа слаженности всей работы, быстрого и безаварийного движения поездов по графику и выполнения государственных планов погрузки и перевозок.

Техническое обучение кадров как командных, так и рядовых работников, в первую очередь преподавание Правил технической эксплуатации и изучение изданных основных решений Партии и Правительства, приказов НКПС по железнодорожному транспорту. Командный состав должен знать, что он будет экзаменоваться на знание им не только ПТЭ, но и главных приказов.

Организация проверки исполнения решений Партии и Правительства и приказов НКПС».

Транспортникам даны конкретные мероприятия по улучшению движения поездов, ускорению оборота вагонов, улучшению грузовой работы, работы паровозного, вагонного и путевого хозяйства, по борьбе с крушениями и авариями и укреплению дисциплины. По каждой отрасли железнодорожного хозяйства первоочередной задачей поставлена проверка выполнения приказов НКПС, которые полностью оправдали себя на опыте работы лучших людей транспорта, — стахановцев-кривоносовцев. Особое внимание при этом обращается на проверку выполнения решающих пунктов этих приказов — о применении стахановско-кривоносовских методов работы, выполнении технологических процессов и технических норм, работе по графику, выполнении требований о ремонте и приемке отремонтированного подвижного состава.

Организация проверки исполнения есть одно из основных требований большевистского руководства, сталинского стиля работы. На пленуме ЦК ВКП(б) в марте 1937 г. тов. Сталин говорил:

«Что значит правильно руководить?

Это вовсе не значит сидеть в канцелярии и строчить директивы.

Правильно руководить — это значит:

во-первых, найти правильное решение вопроса, а правильное решение невозможно найти без учета опыта масс, которые на своей собственной спине испытывают результаты нашего руководства;

во-вторых, организовать исполнение правильного решения, чего, однако, нельзя сделать без прямой помощи со стороны масс;

в-третьих, организовать проверку исполнения этого решения, чего, опять-таки, невозможно сделать без прямой помощи масс» [1].

Именно на такую проверку исполнения тов. Каганович мобилизовал командиров транспорта и широкие массы железнодорожников.

Сталинский нарком Л. М. Каганович смело выдвинул на высшие командные посты инициаторов стахановско-кривоносовского движения. Бывший машинист, затем начальник депо т. Кривонос назначен начальником Южно-Донецкой ж. д. Бывший машинист, затем начальник депо т. Огнев стал начальником дороги им. Ф. Э. Дзер-

---

[1] И. Сталин. О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников. Партиздат, 1937, стр. 41.

жинского. Бывший машинист, стахановец т. Богданов выдвинут начальником Кировской ж. д. Бывший машинист, затем инструктор паровозного управления т. Макаров назначен заместителем начальника паровозного управления НКПС. Диспетчер т. Закорко выдвинут начальником Сталинской ж. д. Эти замечательные талантливые командиры, как и многие другие, выдвинутые на руководящую работу, оправдали оказанное им доверие.

В борьбе за выполнение поставленной тов. Кагановичем задачи — добиться нового подъема всей работы транспорта—из масс железнодорожников поднялись новые застрельщики стахановско-кривоносовских методов работы.

Машинист Южно-Донецкой ж. д. Николай Климов показал замечательный пример систематического вождения тяжеловесных поездов, превышающих вдвое весовую норму, с высокими техническими скоростями и без единой аварии. Машинист депо Дебальцево т. Пилипенко добился того, что все машинисты депо Дебальцево стали успешно водить тяжеловесные поезда. Такие же примеры образцовой работы показали машинисты-тяжеловесники тт. Селезнев, Прохватило, Горбань, Поздняков, Никитенко, Цуркан, Чернов и многие другие.

Замечательное движение тяжеловесников имеет крупнейшее государственное значение. Решительно сломав устаревшие весовые нормы, машинисты-тяжеловесники вскрыли новые резервы провозной способности железных дорог. Внедрение тяжеловесных поездов увеличивает пропускную способность участков, уменьшает количество паровозов, необходимых для данного объема работы, дает экономию топлива и увеличение заработка машинистов.

Машинисты Орловского депо дороги им. Ф. Э. Дзержинского тт. Петелин, Федоров, Семенов, Можогин, Тихонов стали систематически применять метод кольцевой езды на участке Орел — Скуратово — Орел — Курск — Орел. При кольцевой езде паровоз, выпущенный основным депо из промывочного ремонта, работая по графику, пробегает несколько тысяч километров до следующей промывки без захода в основное депо. Локомотив все время находится в эксплуатации и водит поезда по кольцу. Смена бригад происходит на станционных путях также без захода паровоза в основное депо. В телеграмме о кольцевой езде тов. Каганович отметил, что она является решающим средством для увеличения среднесуточного пробега и ускорения оборота паровоза. Кольцевая езда повышает техническую скорость, дает экономию топлива, обеспечивает нормальные условия работы паровозных бригад и увеличение их заработка. Внедрение кольцевой езды позволяет значительно сократить действующий парк паровозов депо. Почин машинистов-кольцевиков нашел горячий отклик среди машинистов.

Широкое развертывание кольцевой езды и вождение тяжеловесных поездов — таков путь дальнейшего роста перевозочной работы жел.-дор. транспорта. Для того чтобы использовать огромные возможности, заложенные в этих прогрессивных методах работы, необходима упорная совместная борьба всех железнодорожников. Работники служб движения, связи, грузовой и остальных служб дол-

жны также участвовать в борьбе за внедрение этих передовых методов. Эффективное применение кольцевой езды требует особенно большой четкости всей эксплуатационной работы и в первую очередь строжайшего соблюдения графика движения.

Передовики всех отраслей жел.-дор. транспорта, не удовлетворяясь отдельными рекордами, борются за слаженность работы всех частей, всех служб железнодорожного конвейера. Диспетчеры-движенцы Сталинской ж. д. вместе с машинистами-кривоносовцами блестяще сочетали метод кольцевой езды с методом единой смены. Диспетчеры тт. Дворядкин, Разливанов и др. добиваются выполнения и перевыполнения норм участковой скорости и проследования поездов строго по графику. Составитель т. Ищенко рационально применяет метод Кожухаря — Краснова в одновременном формировании и расформировании поездов на безгорочных станциях. Многие другие герои стахановско-кривоносовского труда выросли за последнее время среди самых различных групп работников жел.-дор. транспорта.

Задача дальнейшего подъема жел.-дор. транспорта требует прежде всего точного, беспрекословного выполнения закона безаварийной работы — Правил технической эксплуатации — и приказов наркома.

Необходимо поднять работу транспорта на новую, высшую ступень культурного и организованного труда. Это значит прежде всего — работать точно по графику, установить слаженность в работе всех служб и звеньев транспорта. Это значит — полностью освоить новую технику, обеспечить долговечность всех технических средств. Это значит — образцово поставить пассажирское движение и обслуживание клиентуры жел.-дор. транспорта. Железно-дорожники должны овладеть большевизмом, показывать образцы сознательного отношения к государственной и трудовой дисциплине. От слаженности в работе всех служб, от настоящей большевистской дисциплины во всех звеньях жел.-дор. конвейера зависит подъем работы транспорта на новую, высшую ступень.

На транспорте «начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика. Когда вы это поймете, товарищи железнодорожники, — говорит тов. Сталин, — когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта — это и будет настоящая, большевистская дисциплина» [1].

Большевистская борьба за выполнение этого сталинского наказа и есть борьба за новую, высшую ступень культурного и организованного труда, борьба за выполнение и перевыполнение транспортом плана третьей пятилетки.

---

[1] «Прием работников железнодорожного транспорта в Кремле». Трансжелдориздат, М. 1938, стр. 26 — 27.



СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Введение 3

Глава I. **Железные дороги царской России** . . 9

Первые железные дороги с паровой тягой . 10
Первые железные дороги в России 14
Первый период подъема железнодорожного строительства в России 24
Второй период подъема железнодорожного строительства в России 28
Участие железнодорожников в революции 1905 — 1907 гг. 34
Железные дороги царской России накануне империалистической войны 38
Железные дороги царской России во время империалистической войны 42

Глава II. **Железнодорожный транспорт в период подготовки и проведения Октябрьской социалистической революции (апрель 1917 г.—1918 г.).**

Участие железнодорожников в борьбе за победу социалистической революции 44
Железнодорожный транспорт после победы Октябрьской социалистической революции . . . 52

Глава III. **Железнодорожный транспорт в период иностранной военной интервенции и гражданской войны (1918—1920 годы).** . . 57

Роль железнодорожного транспорта в обеспечении побед Красной армии 58
Борьба партии за преодоление транспортной разрухи . . 64

Глава IV. **Железнодорожный транспорт в период перехода на мирную работу по восстановлению народного хозяйства (1921 — 1925 годы)** 75

Восстановление железнодорожного транспорта под руководством Ф. Э. Дзержинского 76
Итоги восстановительного периода на железнодорожном транспорте 81

Глава V. **Железнодорожный транспорт в период борьбы партии за социалистическую индустриализацию страны (1926 — 1929 годы)** 84

Индустриализация страны и железнодорожный транспорт . . . 85
Борьба с недостатками хозяйственного строительства и задачи подготовки новых технических кадров 89
Железнодорожный транспорт в плане первой пятилетки 90

Глава VI. **Железнодорожный транспорт в период борьбы партии за коллективизацию сельского хозяйства (1930 — 1934 годы)** . 93

Борьба партии за улучшение работы железнодорожного транспорта 94
Итоги выполнения первой пятилетки и задания плана второй пятилетки по железнодорожному транспорту 105

Стр.

Глава VII. Железнодорожный транспорт в период борьбы партии за завершение строительства социалистического общества и проведение новой конституции (1935 — 1937 годы) 117

Перелом в работе железнодорожного транспорта 119
Развертывание стахановско-кривоносовского движения на железнодорожном транспорте 131
Новые технологические процессы и технические нормы. Правила технической эксплуатации 135
Борьба за ликвидацию последствий вредительства на железнодорожном транспорте 147
Итоги выполнения второго пятилетнего плана по железнодорожному транспорту 150
Перевозочная работа и использование подвижного состава 150
Локомотивное хозяйство 155
Вагонное хозяйство 159
Путевое хозяйство 162
Хозяйство эксплуатации и хозяйство связи 163
Новое железнодорожное строительство 165
Производительность труда. Рост материального и культурного уровня железнодорожников 168

Глава VIII. За новый подъем железнодорожного транспорта 172

Приложение. Схема железных дорог СССР.

Цена книги 2 р. 90 к. бум. перепл. 60 к.
Переплет 1 р. 25 к.

Редакторы *В. И. Ледовской, Г. А. Менчинов*
Технич. редактор *Г. П. Ратнер*
Корректор *Т. В. Алексеева*

Сдано в набор 13/X 1938 г.
Подписано к печати 2/III 1939 г.
Размер бум. $60 \times 92^{1}/_{16}$. Объем $11^{1}/_{4}$ п. л.
14 .у а. л. 53040 зн. в п. л. Тираж 20 000 экз.
ЖДИЗ 75012. Зак. тип. 1571.
Уполн. Главлита А-1514

1-я тип. НКПС Трансжелдориздата. Москва.
Б. Переяславская ул., д. 46.

3 руб. 50 коп.

